

2015

TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

Projet de ligne de TCSP entre
Esbly et Val d'Europe via Marne-la-Vallée – Chessy

Janvier 2015
Version finale





Préambule

Qu'est-ce-que le DOCP ?

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) est le document de référence du STIF, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité. Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer **l'opportunité et la faisabilité** du projet. Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet.

Une fois approuvé par le Conseil du STIF, le DOCP constitue le dossier support de la concertation. Sur la base du bilan de la concertation, des études techniques plus précises (schéma de principe), seront menées, puis soumises au public dans le cadre d'une enquête d'utilité publique.

Les partenaires du projet

Le présent dossier, relatif à la réalisation d'un Transport Collectif en Site Propre (TCSP) entre la gare d'Esbly et la gare du Val d'Europe et le centre hospitalier de Marne-la-Vallée, en passant par le pôle multimodal de Chessy, a été réalisé par le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France et Maître d'Ouvrage d'Art du projet.

Le principal enjeu de ce projet de TCSP est la création d'un mode de transport structurant destiné à relier le bassin de vie d'Esbly-Meaux au bassin d'emplois du Val d'Europe en desservant l'ensemble des projets de densification qui se trouvent sur le parcours.

Il a pour partenaires :

- Les financeurs du projet :
 - La Région Île-de-France (RIF) ;
 - Le Conseil Général de Seine-et-Marne (CG 77).
- Les acteurs locaux :
 - La commune d'Esbly ;
 - La commune de Montry ;
 - La commune de Coupvray ;
 - La commune de Magny-le-Hongre ;
 - La commune de Chessy ;
 - La commune de Serris ;
 - La commune de Jossigny ;
 - La commune de Montévrain ;
 - Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe ;
 - La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire ;
 - La Communauté de Communes du Pays Créçois ;
 - Le Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs 3 & 4 de Marne-la-Vallée ;
 - Les Etablissements publics d'aménagement de Marne-la-Vallée (EPAFrance/EPAMarne) ;
 - La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) ;
 - Réseau Ferré de France (RFF) ;
 - Les exploitants des transports collectifs routiers ;
 - La société Euro Disney.



Sommaire

Qu'est-ce-que le DOCP ?	3
Les partenaires du projet	3
1. Présentation du projet	5
1.1 Contexte général	5
1.2 Historique & planification	6
2. Diagnostic des territoires concernés et opportunités du projet	14
2.1 Présentation du secteur d'étude	14
2.2 Urbanisation et démographie actuelle	28
2.3 L'offre de transport	31
2.4 Les déplacements	56
2.5 Perspectives d'évolution du territoire (transport et urbanisation)	61
2.6 Synthèse : enjeux et objectifs	76
3. Descriptif du projet proposé	79
3.1 Le choix du mode	79
3.2 Caractéristiques techniques principales du T Zen	80
3.3 Présentation générale du tracé	85
3.4 Principes d'exploitation	113
3.5 Le site de maintenance et de remisage (SMR)	115
4. Evaluation de l'intérêt du projet	117
4.1 Eléments de méthode	117
4.2 Prévisions de fréquentation	123
5. Coûts et planning prévisionnel	129
5.1 Coûts d'investissement	129
5.2 Planning prévisionnel du projet	131
6. Identification des impacts significatifs du projet	132
6.1 Impacts sur les circulations routières	133
6.2 Impacts fonciers	137
6.3 Impacts sur le bruit	140
7. Evaluation et comparaison des différentes variantes par une analyse multicritère	141
7.1 Analyse scénarios Val d'Europe :	142
7.2 Analyse des scénarios à Chessy	142
7.3 Analyse scénarios Esbly	142
8. Conclusion	144
9. Annexes	145
9.1 Partenaires et acteurs institutionnels	145
9.2 Projets	145
9.3 Transports et déplacements	145

1. Présentation du projet

1.1 Contexte général

Les perspectives d'évolution du bipôle de Chessy / Val d'Europe prévoient une forte densification aux horizons 2020 et 2030. Ces transformations engendrent de nouveaux et importants besoins en matière de déplacements ainsi qu'une réflexion sur le maillage avec le réseau de transport existant. Les perspectives de croissance en population et en emploi prévoient par ailleurs l'émergence de nouveaux pôles au sud-est de Val d'Europe ainsi que le long de la RD5d menant vers Esbly. Les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée devraient donc connaître un renforcement de leur attractivité pour les territoires environnants, ce qui amène le STIF à s'interroger sur les liaisons à renforcer ou à créer pour répondre aux besoins futurs de déplacement.

Les études transports pilotées par le STIF en accompagnement de la mise en œuvre de l'avenant n°8 à la convention Euro Disney, signé en 2010, ont souligné une augmentation importante des déplacements vers le secteur IV de Marne-la-Vallée depuis le bassin d'Esbly-Crécy d'ici 2030. Cette étude a identifié les lignes de transport à développer en priorité sur le secteur. La liaison Esbly-Chessy-Val d'Europe est identifiée comme une ligne prioritaire à développer et comme ligne TZen potentielle, dans l'étude sectorielle du STIF de 2011.

Cette liaison permettrait de desservir les communes d'Esbly, de Montry, de Coupvray, de Magny-le-Hongre, de Chessy, de Montévrain, de Jossigny et de Serris, soit une demande de 3 900 personnes/km de ligne (population + emplois). On peut attendre plus de 1000 voyageurs par heure de pointe du matin (HPM) en 2030.

L'objet du présent DOCP est l'étude de la création d'un TCSP sur une longueur de 10 km environ entre les gares d'Esbly et du Val d'Europe.

Dans un premier temps, le diagnostic du territoire traversé, composé des communes d'Esbly, Montry, Coupvray, Magny-le-Hongre, Chessy, Serris, Jossigny et Montévrain, sera détaillé.

Dans un second temps seront présentés les principes d'insertion et d'exploitation puis le détail de l'insertion du TCSP, les différentes variantes de tracé et de terminus étudiées.

1.2 Historique & planification

1.2.1 Chronologie sommaire

L'opportunité d'étudier une ligne de TCSP a été identifiée depuis 2007, dans de nombreuses études et documents administratifs régionaux et locaux.



Illustration 1. Chronologie des décisions administratives et des études liées au TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe (réalisation SYSTRA)

1.2.2 Inscription dans les documents de planification et de contractualisation

L'opportunité d'étudier une ligne de TCSP reliant Esbly et le Val d'Europe via Chessy est inscrite dans les documents de planification et de contractualisation régionaux.

a. Documents de planification :

- **2012 : Inscription au PDUIF (Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France)**

Approuvé par le Conseil Régional d'Ile-de-France par délibération du 19 juin 2014, le Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport. Son objectif principal est d'orienter la demande de déplacements et de proposer des solutions adaptées pour l'ensemble de la chaîne des déplacements.

Le PDUIF procède à une hiérarchisation des lignes de transport afin de permettre une meilleure lisibilité des services de transport collectif (selon qu'il s'agit d'une offre structurante ou locale).

La ligne de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe est identifiée en tant que liaison de transport structurante de surface, plus précisément en tant que ligne T Zen¹ potentielle.

¹ Le T Zen est un mode de transport imaginé et mis en œuvre par le STIF qui circule sur une voie de circulation dédiée, bénéficie d'un système de priorité aux feux et est exploité avec des véhicules modernes au design innovant, entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le T Zen est présenté plus en détail à la partie 3.2.1

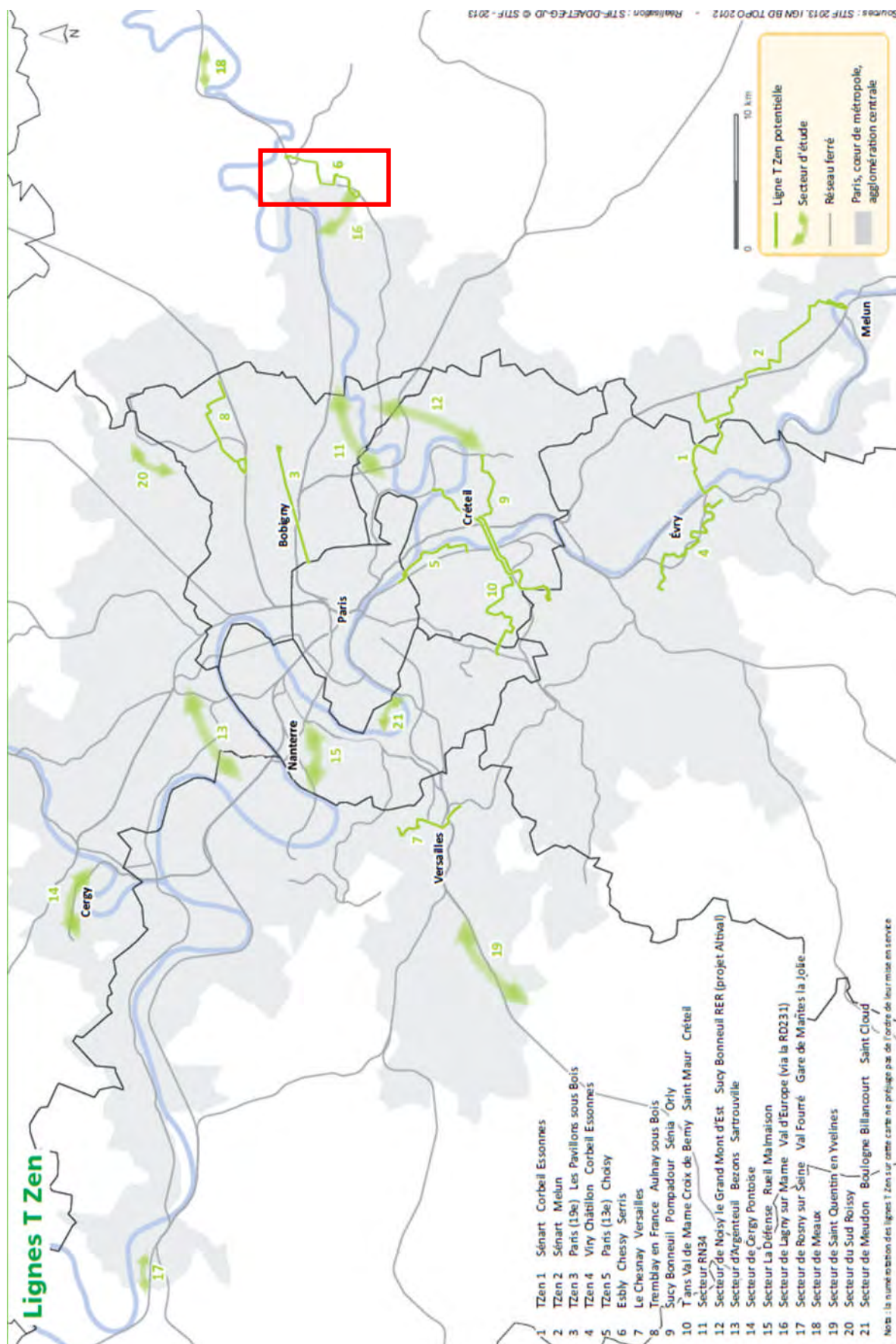
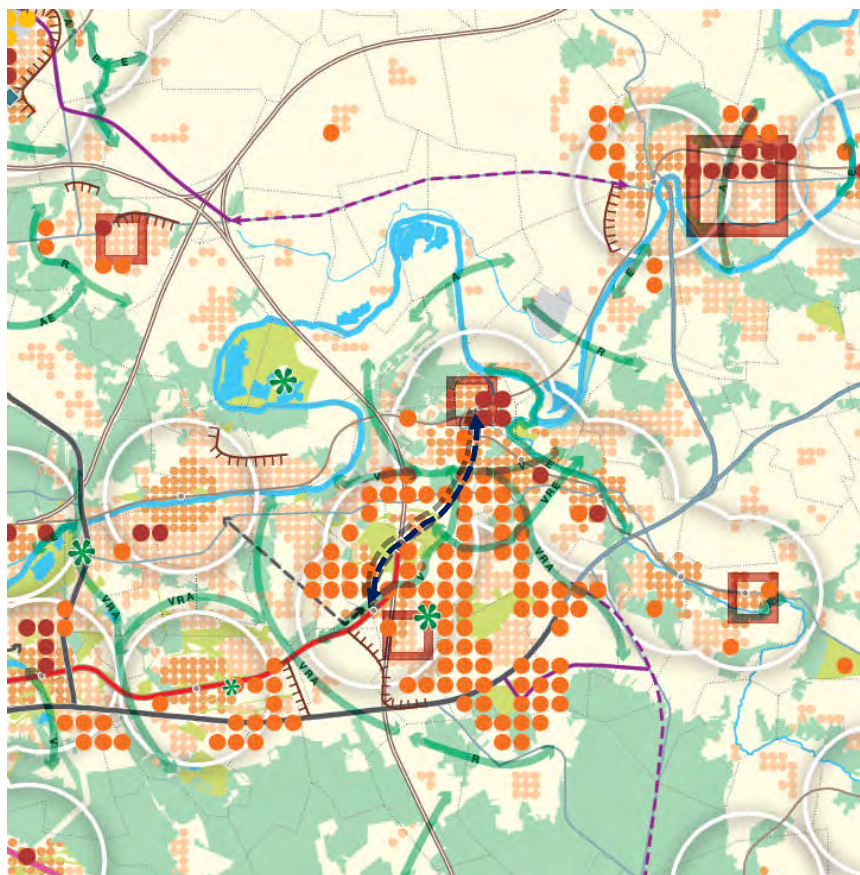





Illustration 2. Projets de T-Zen inscrits au projet de PDUIF (source : STIF)

• 2013 : Inscription au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)



Adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret après avis du Conseil d'Etat le 27 décembre 2013, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) identifie le secteur de Marne-la-Vallée comme centralité régionale dotée d'une vocation économique affirmée. En tant que telle, le territoire de la ville nouvelle doit faire l'objet d'une attention particulière dans une logique de rééquilibrage.






















Les espaces urbanisés

-  Espace urbanisé à optimiser
-  Quartier à densifier à proximité d'une gare
-  Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

-  Secteur d'urbanisation préférentielle
-  Secteur d'urbanisation conditionnelle

	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
Niveau de desserte national et international			
Niveau de desserte métropolitain	 Réseau RER  RER A  RER B  RER C  RER D  RER E	 Nouveau Grand Paris  trace de référence  trace de référence	
Niveau de desserte territorial			
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)			
Gare TGV			



Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares



Pôle de centralité à conforter



Principe de liaison du TCSP Esbly – Val d'Europe

Illustration 3. Extrait du SDRIF sur le secteur de Marne-la-Vallée – source : SDRIF 2030

Dans le contexte d'un étalement urbain maîtrisé, le pôle de Marne-la-Vallée devra par ailleurs former un pôle dont l'urbanisation sera exemplaire, c'est-à-dire qu'elle devra garantir l'équilibre des espaces urbanisés et des espaces naturels. Enfin, en tant que centralité métropolitaine, le pôle de Marne-la-Vallée – Meaux devra voir se développer des lignes de transport collectif en site propre sur les axes de concentration de flux, là où les trafics attendus aujourd'hui sont importants et où les difficultés de circulation le justifient.

Le SDRIF identifie le Val d'Europe comme l'un des pôles structurants de l'agglomération de Marne-la-Vallée participant à la redynamisation de l'est francilien. Le développement se fera en priorité à proximité des gares et les aménagements devront favoriser une densité plus importante le long du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe.

Cette ligne figure en tant que principe de liaison sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. En tant que telle, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.

b. Documents de contractualisation

- **2013 : Plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris**

Le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe figure parmi les opérations du plan de mobilisation à poursuivre dans le cadre du programme des BHNS et des bus express arrêtées dans le protocole Etat – Région. Ce document relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris a été signé le 19 juin 2013 entre le gouvernement et la Région Ile-de-France. Il identifie la liaison Esbly – Chessy – Val d'Europe comme un projet de rabattement sur les gares du Grand Paris.

- **2010 : Projet d'Intérêt Général (PIG) au secteur IV de Marne-la-Vallée et aux projets Eurodisney et Villages Nature de l'Etat**

Dans le cadre de l'avenant n°8 de la convention signée entre l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département de Seine-et-Marne d'une part et la société « The Walt Disney Company » d'autre part, le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée doit connaître d'importants développements liés aux projets d'extension d'Euro Disney. L'Etat, par le biais de l'EPAFrance, a édité un Programme d'Intérêt Général (PIG) pour le territoire qui intègre l'ensemble des projets de développement en présence sur le territoire. En termes d'aménagement du territoire, la convention fixe plusieurs objectifs, parmi lesquels :

- « l'accueil de populations nouvelles dans le cadre d'un développement urbain à taille humaine et de respect de la mixité sociale » ;
- La promotion du Val d'Europe « comme pôle de développement économique majeur pour l'est francilien en encourageant la diversification de ses activités et l'implantation d'entreprises à rayonnement national et international », en synergie avec les ambitions touristiques ;
- La programmation de « l'implantation de grands équipements de superstructure au Val d'Europe, en particulier dans le domaine de l'enseignement supérieur, de la culture, du sport et de la formation professionnelle ».

Le PIG comporte au point 4 l'engagement de développer une desserte multimodale facilitant la mobilité à toutes les échelles du territoire. Dans ce cadre, le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe est compris à l'alinéa 5 du point 4.1 concernant la mise en place de transports en commun capacitaires en direction du troisième Parc, de Villages Nature et de l'agglomération de Meaux. Il y est précisé que « la desserte multimodale du Val d'Europe doit faciliter la mobilité qui est à la fois facteur de compétitivité à l'échelle métropolitaine et européenne et facteur de solidarité à l'échelle locale. »

- **2007 : Contrat de Partenariat Région-Département 2007 – 2013**

Le contrat de partenariat Région-Département (CPRD) 2007-2013 signé entre le Conseil Régional d'Ile-de-France et le Conseil Général de Seine-et-Marne identifie le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe comme projet structurant pouvant être financé en partie sur les crédits consacrés par le Contrat de Projets Etat/Région 2007-2013 aux territoires dits d'intérêt régional et national.

1.2.3 Les premières études

La possibilité de réaliser une ligne de TCSP reliant le bassin de vie d'Esbly-Meaux au bassin de vie de Marne-la-Vallée a été énoncée et étudiée dans plusieurs études menées par le STIF. Dès 2008, il est affirmé l'opportunité de créer une ligne capacitaire sur la RD5d et sur l'avenue de l'Europe.

a. Etude de la desserte en Transport en Commun en Site Propre des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée – STIF 2008

L'étude menée par le STIF en 2008 vise à identifier les projets de TCSP répondant aux besoins de déplacement à l'horizon 2020 sur les secteurs 3 & 4 de Marne-la-Vallée.

Plusieurs projets sont identifiés dans le cadre de cette étude. Parmi eux, on trouve un corridor entre la gare d'Esbly et le secteur IV de Marne-la-Vallée (PEM de Chessy), avec deux options d'exploitation :

- Le mode bus avec une ligne de TCSP,
- Le mode tram-train avec l'aménagement de voies nouvelles entre le secteur IV et Esbly et l'utilisation des voies du réseau ferré national entre Esbly et Meaux.

L'étude conclut que le mode tram-train n'est pas justifié au vu des coûts d'investissement très importants et du niveau de trafic attendu entre Meaux et Esbly. En effet, les prévisions trafic menées en 2010 estimaient à 450 voyageurs la fréquentation de la section Meaux-Esbly à l'heure de pointe. Le rapport recommande donc le mode TCSP bus avec un prolongement jusqu'au Val d'Europe et au centre hospitalier. Par ailleurs, l'étude statue sur les réservations d'emprises à ancrer dans les documents d'urbanisme afin de pouvoir réaliser un site propre sur les axes identifiés.

b. Etude d'identification d'un schéma cohérent de desserte en TCSP du secteur IV de Marne-la-Vallée à l'horizon 2030 – STIF 2011

Le STIF a mené en 2011 une étude sectorielle destinée à définir un schéma de desserte en TCSP du secteur IV de Marne-la-Vallée. Cette étude fait le point sur les évolutions socio-économiques à l'horizon 2020. Elle permet de confirmer que le bi-pôle de Chessy – Val d'Europe se renforce en se densifiant et en s'étendant, aussi bien pour les populations que pour les emplois. Au vu des perspectives de développement du secteur identifiées à l'horizon 2030 (54 000 habitants et 88 000 emplois de plus par rapport à 2007²), l'étude du STIF conclut à l'intérêt de mettre en place un réseau de TCSP structurant autour duquel le réseau de transports collectifs se réorganiserait.

Quatre corridors de TCSP sont recensés dans l'étude sectorielle :

- TCSP Esbly – Val d'Europe ;
- TCSP Chessy – Serris Parc du Prieuré – Villages Nature ;
- TCSP Chessy – Villages Nature Express ;
- TCSP Chessy – Troisième Parc Disney.

² Source : Etude d'identification d'un schéma cohérent de desserte en TCSP du secteur 4 de Marne-la-Vallée à l'horizon 2030

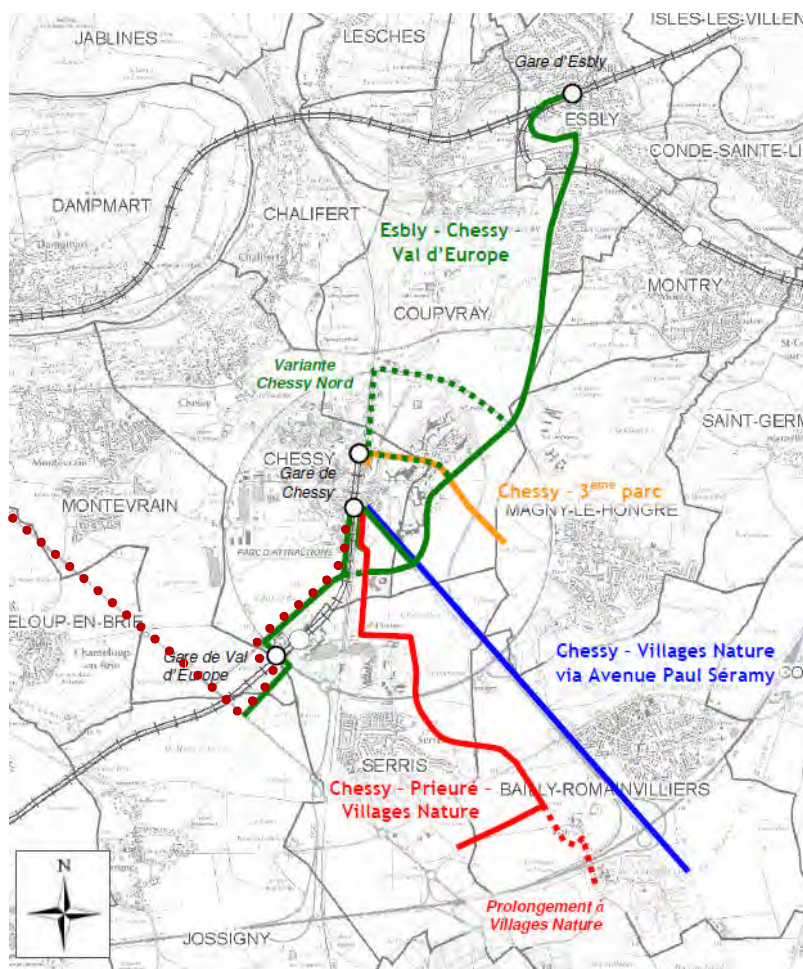
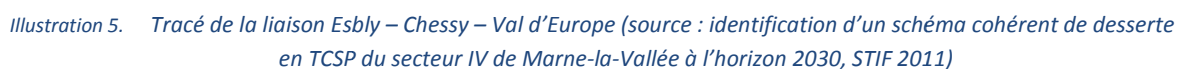


Illustration 4. Carte des projets de transports en communs sur le secteur d'étude – source : Etude d'identification d'un schéma de desserte cohérent en TCSP du secteur IV de Marne-la-Vallée à l'horizon 2030, STIF 2011

Par ailleurs, la liaison Esbly – Val d'Europe est susceptible d'avoir des interfaces fortes avec le projet de ligne de TCSP Chessy – Lagny-Thorigny³ (figurant en pointillé sur la carte ci-dessus) au regard d'un éventuel tronç commun possible entre les pôles d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy et du Val d'Europe.

Concernant la liaison Esbly – Chessy – Val d'Europe, l'étude préconise le mode T-Zen et identifie plusieurs variantes de tracé que le présent DOCP étudie (cf. illustration page suivante).

³ Identifié au PLD du SIT MLV comme ligne D – cf. carte « Réseau structurant objectif du réseau Pep's »



2. Diagnostic des territoires concernés et opportunités du projet

2.1 Présentation du secteur d'étude

2.1.1 Périmètre d'étude restreint

Le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe est entièrement localisé dans le département de Seine-et-Marne, plus précisément dans le secteur IV de Marne-la-Vallée et ses alentours immédiats. La ligne relie Esbly aux pôles de Chessy et du Val d'Europe en traversant (du nord au sud) les communes suivantes :

- Esbly ;
- Coupvray ;
- Montry ;
- Magny-le-Hongre ;
- Chessy ;
- Montévrain ;
- Serris ;
- Jossigny.

Ces communes forment un ensemble d'environ 45 km² et regroupent un peu plus de 40 670 habitants pour une densité moyenne de 895 habitants par km².

Commune	Population 2011	Superficie (km ²)	Densité (hab/km ²)
Esbly	5 942	3,12	1 904
Montry	3 373	2,86	1 178
Coupvray	2 702	8,09	334
Magny-le-Hongre	6 640	4,66	1 425
Chessy	4 390	5,74	765
Serris	7 935	5,6	1 417
Montévrain	9 053	5,44	1 664
Jossigny	638	9,62	66
TOTAL	40 673	45,43	895

Illustration 6. Tableau 1 – Tableau de synthèse des communes du secteur d'étude⁴

⁴ Source : Populations légales des communes en vigueur au 1er janvier 2014, INSEE, Recensement de la population 2011 (les populations légales millésimées 2011 ont été calculées conformément aux concepts définis dans le décret n° 2003-485 du 5 juin 2003 et sont entrées en vigueur le 1er janvier 2014)

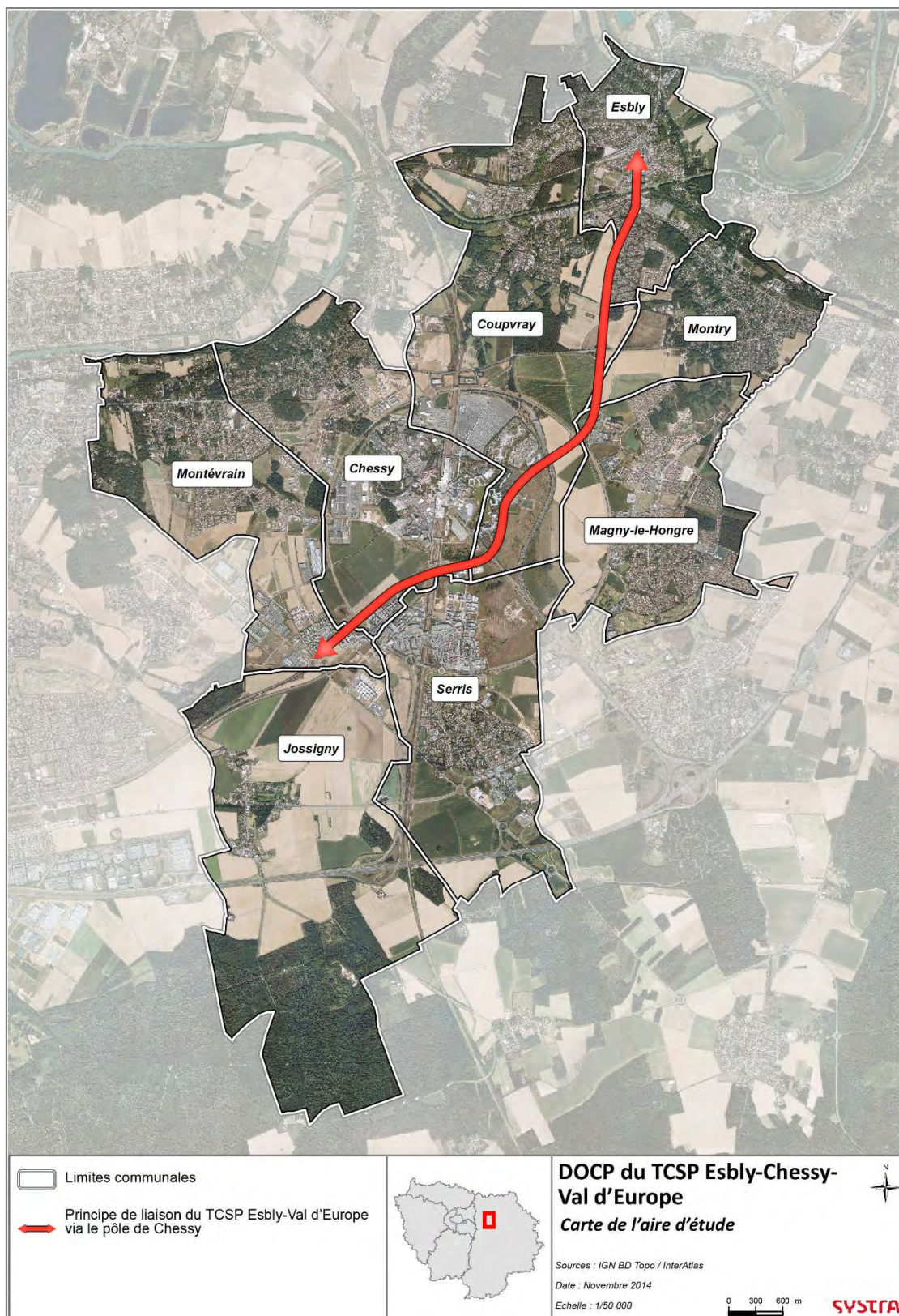


Illustration 7. Carte du secteur d'étude

2.1.2 Périmètre d'étude élargi

Le périmètre d'étude élargi correspond aux territoires environnants non traversés par le projet mais qui, limitrophes, pourront être concernés par la nouvelle offre de transport :

a. Ville nouvelle de Marne-la-Vallée

La Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée a été créée à la fin des années 1960 pour développer l'est francilien, plus particulièrement pour contribuer au rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest de la région Île-de-France. Depuis sa création, la croissance démographique a été soutenue, de même que celle de l'activité économique. Ce développement régulier s'est accompagné d'infrastructures importantes : réalisation de l'A4, prolongements successifs du RER A et arrivée de la LGV.

Le développement de Marne-la-Vallée s'est fait de l'Ouest vers l'Est, en s'éloignant progressivement de Paris. Les secteurs I et II, les plus à l'Ouest, ont aujourd'hui pratiquement achevé leur développement. En revanche, une part importante du développement des secteurs III et IV est encore à venir.

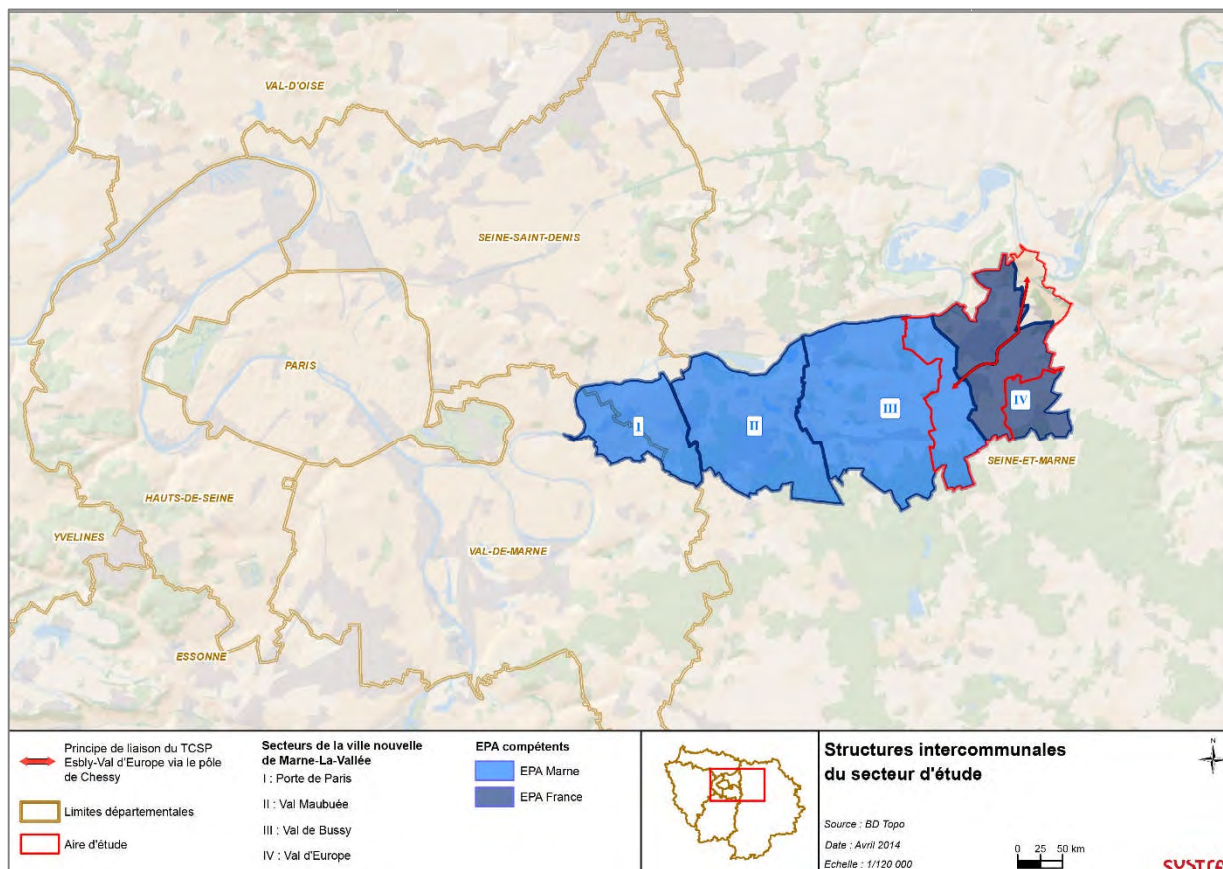


Illustration 8. Situation de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée par rapport à Paris

Pour assurer les missions de planification et de coordination du développement de la ville nouvelle, l'Etat a créé l'Etablissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée (EPAMarne) par le décret du 17 août 1972.

Dans le cadre du projet d'implantation de la société Euro Disney, un second établissement public d'aménagement, EPAFrance, a été créé par décret du 24 mars 1987. Cette structure intervient sur le périmètre du secteur IV de Marne-la-Vallée.

Selon les hypothèses de développement de l'EPAMarne/EPAFrance à l'horizon 2030 (horizon du SDRIF), le secteur IV en est aujourd'hui au tiers de son développement.

b. Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI)

Les communes du périmètre d'étude appartiennent à différentes structures intercommunales :

- Les communes de Coupvray, Magny-le-Hongre, Chessy et Serris sont membres du Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) du Val d'Europe qui recouvre l'ensemble du secteur IV de Marne-la-Vallée ;
- Les communes de Montévrain et de Jossigny (sur le secteur III) sont membres de la Communauté d'Agglomération de Marne & Gondoire, qui compte au total 16 communes ;
- Esbly et Montry sont membres de la communauté de communes du Pays Créçois.

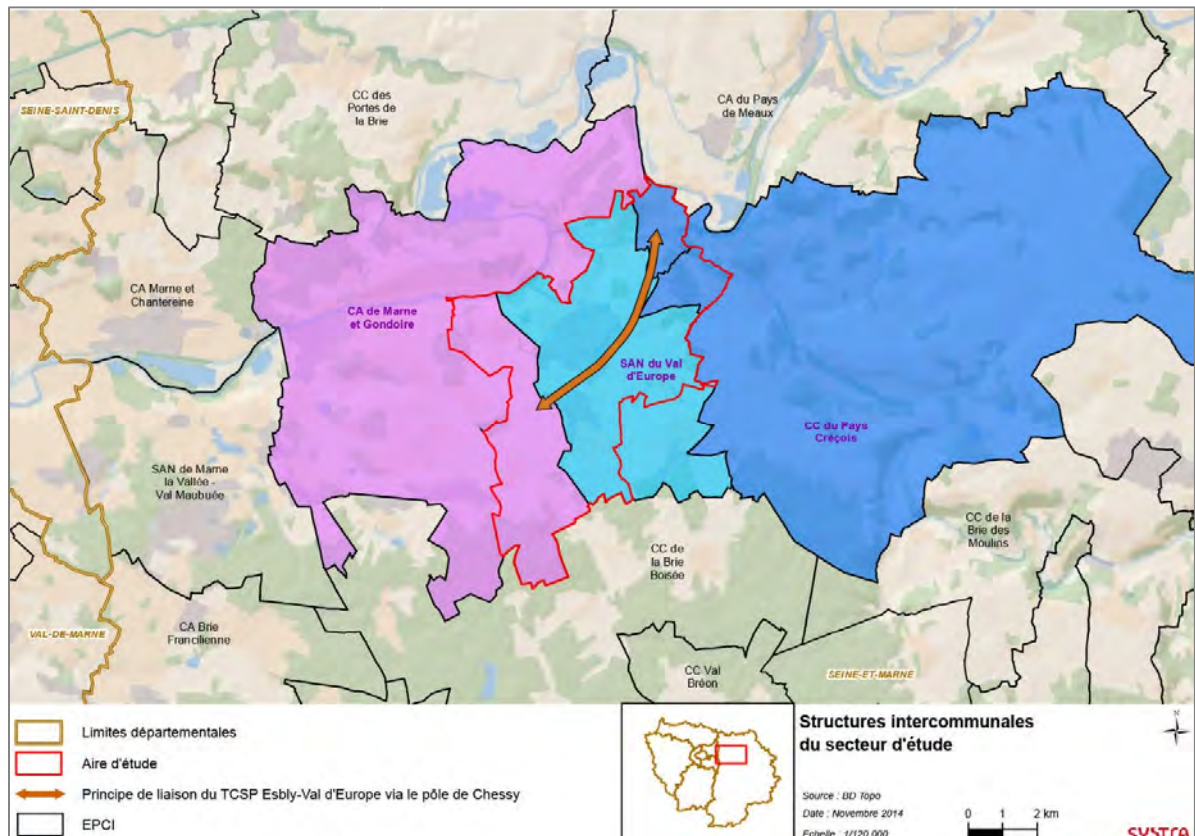


Illustration 9. Structures intercommunales du secteur d'étude

c. Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée

Le Syndicat Intercommunal des Transports a la compétence de la gestion du réseau intercommunal de transport (lignes de bus Pep's) et la réalisation du Plan Local de Déplacements. Son périmètre englobe les secteurs 3 et 4 et s'étend sur 28 communes environnantes.

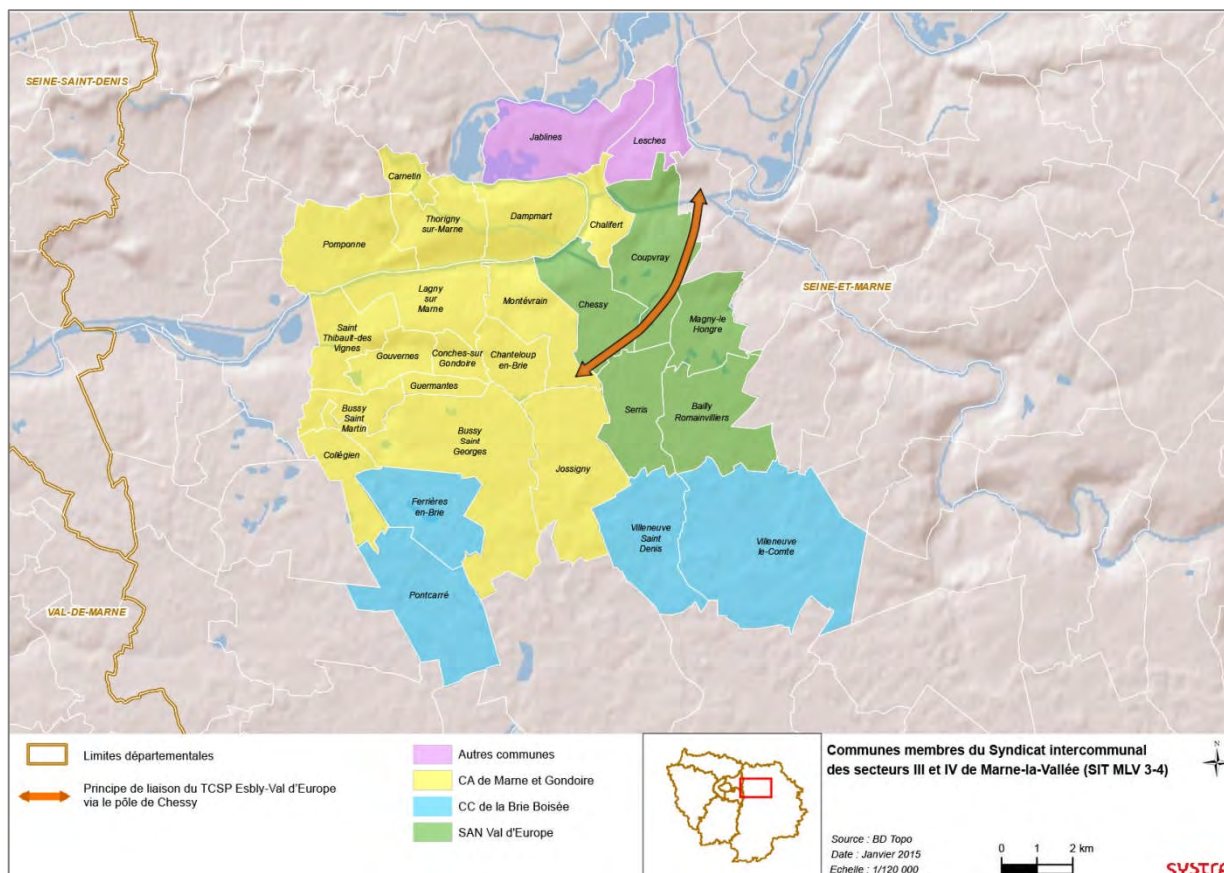


Illustration 10. Secteur couvert par le SIT MLV ¾

2.1.3 Occupation des sols

Le secteur d'étude est marqué par une forte disparité en ce qui concerne l'occupation des sols. La majorité des emprises présente un caractère rural et est dédiée à l'agriculture. Le territoire esblygeois est majoritairement occupé par de l'habitat individuel. Du nord au sud du secteur d'étude, la ligne projetée traverse des territoires ruraux avant de rejoindre les pôles de Chessy et du Val d'Europe où domine l'habitat collectif dense. Il faut toutefois distinguer l'habitat collectif constitué de complexes hôteliers adossés aux parcs Disney présent à Coupvray et Chessy de l'habitat collectif en présence au Val d'Europe (Chessy/Serris) qui est à destination des particuliers résidant sur le secteur. Les territoires situés au sud d'Esbly et à l'ouest de Chessy sont aujourd'hui exclusivement consacrés à l'agriculture.

A l'heure actuelle, près de 30% du territoire du secteur d'étude est urbanisé. Avec plus de 60%, les espaces ruraux représentent la majeure partie du territoire. La classification « urbain ouvert » (parcs et jardins) représente 12,1%.

Cependant, les nombreux projets urbains cités précédemment programmés dans le cadre de la phase 4 du développement du Val d'Europe viendront profondément modifier la structure de ces terres dans les années à venir. C'est dans ces zones de mutation que s'insérera le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe.

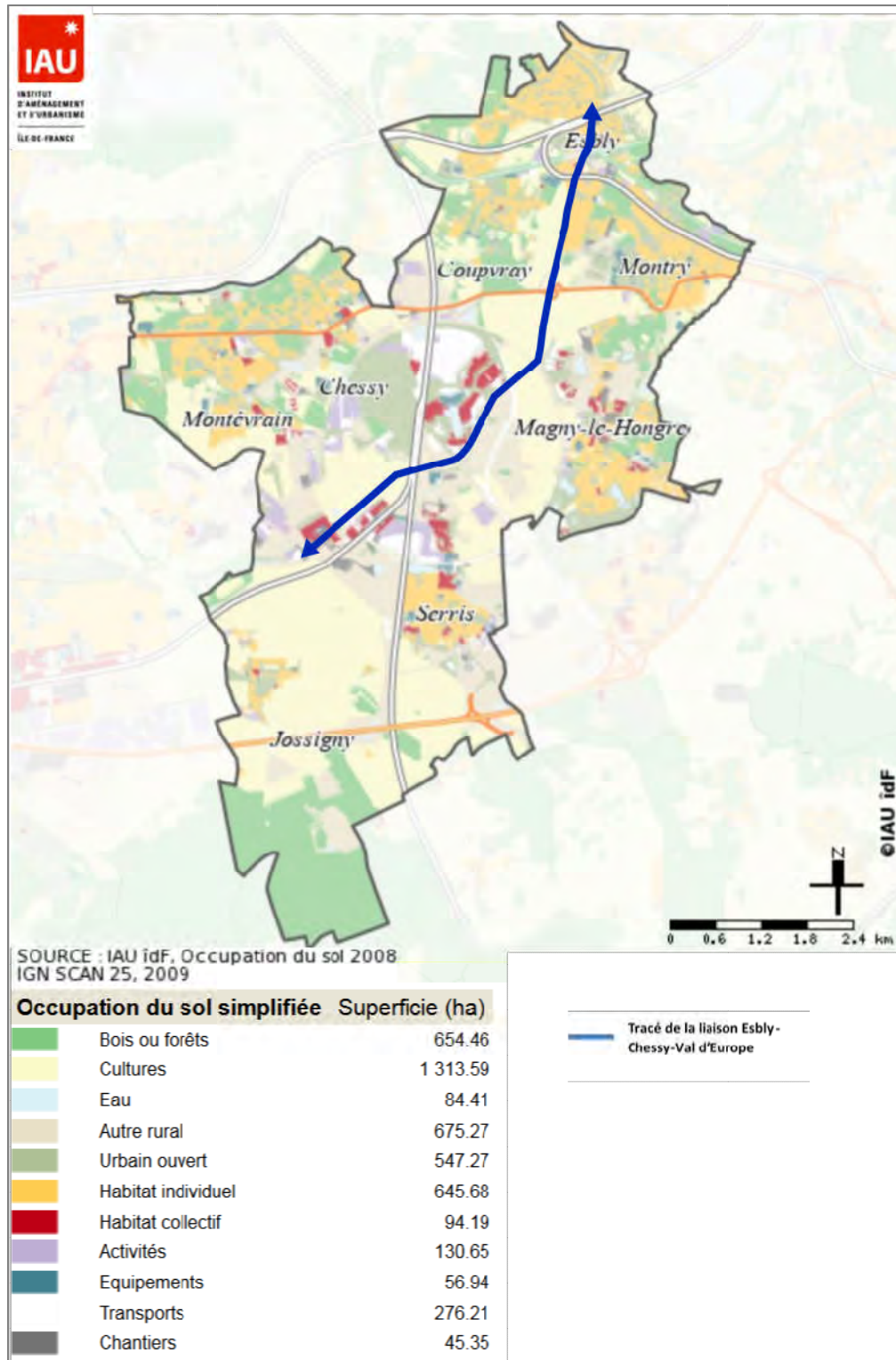


Illustration 11. Occupation du sol sur le secteur d'étude en 2008 (Source IAU-IdF 2008/ SYSTRA)

2.1.4 Les caractéristiques physiques du site

a. Relief

Le relief du secteur d'études est assez homogène, l'unique déclivité d'importance se situe à la sortie sud d'Esbly, au niveau de Coupvray. Il y a un différentiel de 70 mètres entre le rond-point du Maréchal Joffre à Esbly et l'intersection avec la RD 934 à Coupvray.

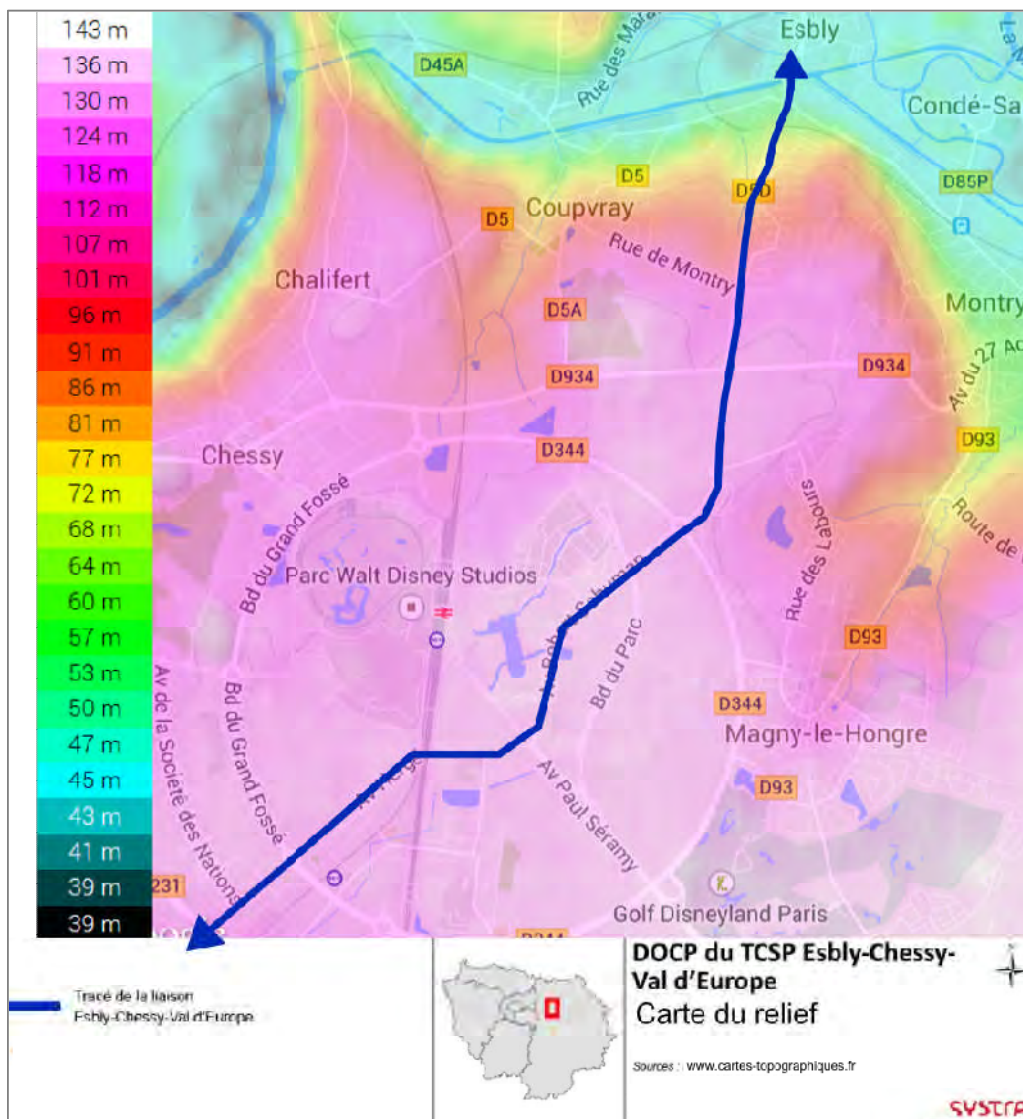


Illustration 12. Relief sur le secteur d'étude – source : www.cartes-topographiques.fr

b. Hydrographie

L'hydrographie du secteur traversé par le tracé du TCSP est assez peu importante. Si le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe s'inscrit essentiellement dans le bassin versant de la Marne, il ne rencontre que très peu de cours d'eau sur les 10 kilomètres que fait la ligne.

Le tracé traverse le canal de Meaux à Chalifert au niveau de la commune d'Esbly, longe un lac artificiel – le *Lac Disney* – et franchit le ru des Gassets, à Jossigny (Cours de la Gondoire et RD 231).



Illustration 13. Hydrographie sur le secteur d'étude – source : IAU-IdF

2.1.5 Risques de la zone d'étude

a. Le risque lié aux inondations

4 des 8 communes du secteur d'étude sont soumises à un Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) prescrit par l'Etat. Il s'agit d'Esbly, de Montry, de Chessy et de Montévrain. C'est sur la partie sud du centre ville d'Esbly ainsi que le long du canal de Meaux à Chalifert que le risque d'inondation existe pour le tracé du TCSP.

Sur les autres communes, le risque d'inondation n'a pas d'impact sur le tracé du TCSP⁵.

b. Le risque lié aux mouvements de terrain

Le secteur d'étude est soumis aux risques liés aux mouvements de terrain et est classé en zone de sismicité 1 (risque très faible).

c. Le risque technologique

Le secteur d'étude n'est soumis à aucun risque technologique.

2.1.6 Milieu naturel

La carte ci-après répertorie les zones de protection environnementale en présence sur le territoire d'étude.

a. Zones Natura 2000, protections réglementaires ou contractuelles

Il n'existe pas de zone Natura 2000 dans le périmètre d'étude, ni de protection réglementaire ou contractuelle concernant la nature et la biodiversité.

b. Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Aux abords de la zone d'étude on compte 4 ZNIEFF de type I⁶ sur lesquelles le tracé du TCSP n'a aucun impact. Les ZNIEFF de type I sont définies comme secteurs de grand intérêt biologique ou écologique par l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN).

Une grande zone ZNIEFF de type II⁷ se trouve en partie dans la zone d'étude. Il s'agit de la ZNIEFF de la « Vallée de la Marne » qui déborde légèrement sur le territoire de la commune de Coupvray.

L'INPN définit les ZNIEFF de type II comme de grands ensembles naturels riches ou peu modifiés qui offrent des potentialités importantes.

Toutefois, le tracé du TCSP n'a aucun impact direct sur ces cinq ZNIEFF en présence sur le secteur d'étude : il n'y a donc aucun impact sur le projet du TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe.

⁵ Cf. la carte de l'hydrographie (Illustration 13)

⁶ ZNIEFF de type 1 : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique.

⁷ ZNIEFF de type 2 : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

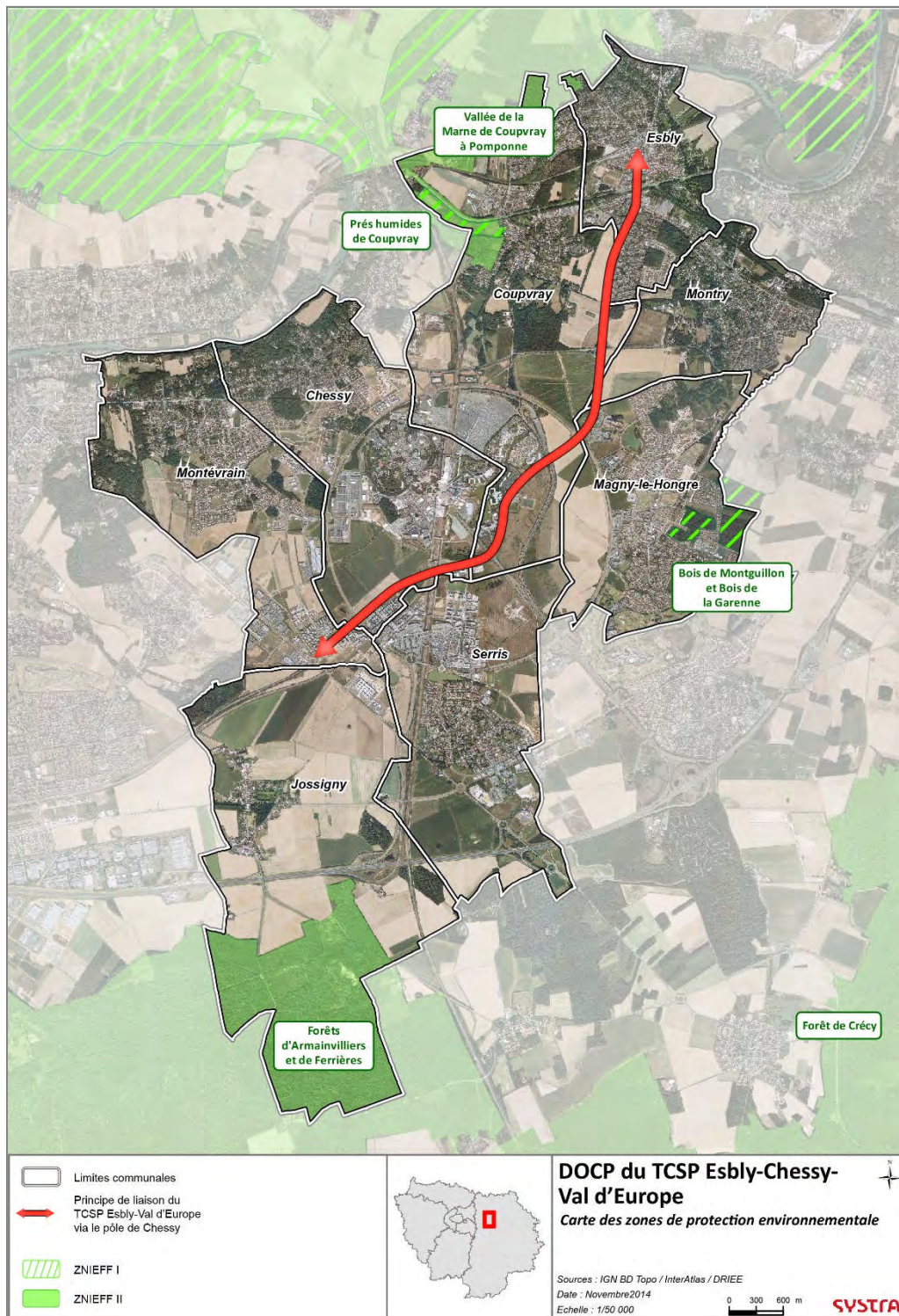


Illustration 14. Zones de protection environnementale sur le secteur d'étude – source fond de carte : www.geoportail.gouv.fr

2.1.7 Equipements générateurs de déplacements

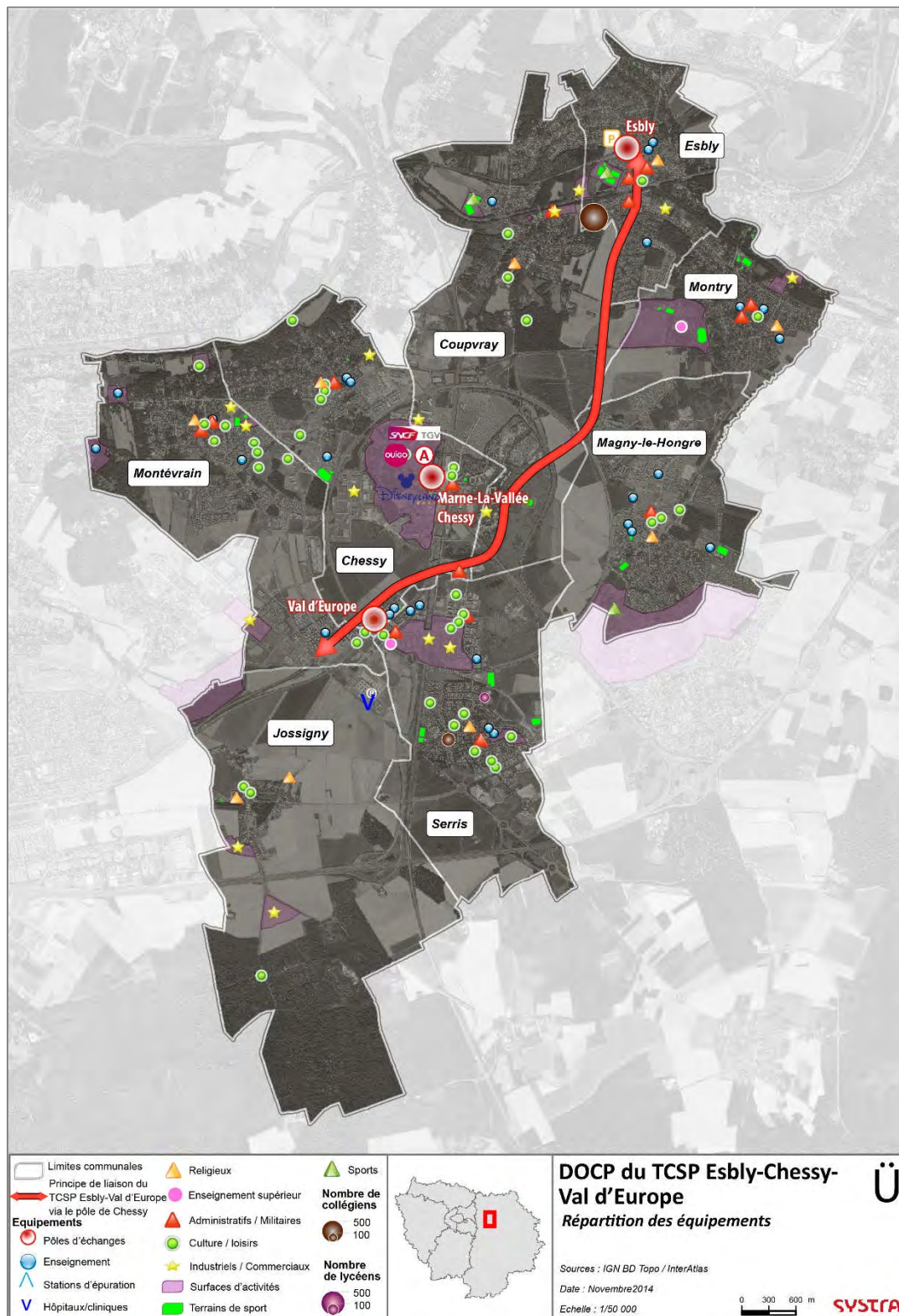


Illustration 15. Pôles générateurs de déplacements sur les communes du secteur d'étude

a. Les équipements d'enseignement**• Les collèges et les lycées**

On compte 3 collèges (Esbly, Chessy, Serris) et un lycée (Serris) sur le territoire d'étude, soit un effectif de 1 967 collégiens et de 802 lycéens. Parmi ces établissements, seul le collège Braille à Esbly est proche du tracé du TCSP.

Collégiens et lycéens sont plus autonomes dans leurs déplacements mais également plus captifs des transports en commun. Une attention particulière sur les points d'arrêts et les cheminements devra être portée à ce sujet afin de minimiser les distances entre équipements scolaires et les arrêts du TCSP.

Plusieurs établissements d'enseignement sont en projet sur le secteur d'étude : un collège et un lycée dans l'écoquartier de Montévrain et un collège sur la commune de Montry ou de Coupvray. Ces établissements en projet sont situés à proximité du tracé du futur TCSP.

• Les établissements d'enseignement supérieur et de la recherche

Le secteur d'études compte depuis 2007 un établissement d'enseignement supérieur et de recherche dépendant de l'Université Paris Est Marne-la-Vallée (UPEM) : le Campus du Val d'Europe situé à Serris. Ce campus abrite l'Institut Francilien d'Ingénierie des Services (IFIS) et accueille plus de 800 étudiants à proximité immédiate de la gare du Val d'Europe et à 150 mètres environ du Cours de la Gondoire où le TCSP pourrait effectuer son terminus. Les projets de la ZAC de l'Université et de la ZAC des Gassets, situés au nord du centre hospitalier de Marne-la-Vallée, devraient offrir une extension à cette université.

b. Les équipements commerciaux

Le territoire d'étude est fortement marqué par la présence de deux équipements commerciaux bénéficiant d'un rayonnement régional à Serris : le centre commercial du Val d'Europe et *La Vallée Village*.

Le centre commercial a une superficie actuelle de 90 000 m² et bénéficiera d'extensions au nord (21 000 m²) et au sud (50 000 m²) au niveau de la ZAC des Gassets.

Le centre commercial est limitrophe de l'espace commercial *La Vallée Village*, un centre de magasins d'usine regroupant 120 enseignes de marques de la mode et du luxe.

Le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe ne desservira pas directement ces équipements commerciaux mais pourrait effectuer un arrêt situé dans un rayon de 300 mètres du centre commercial. Une attention spécifique sera alors portée à la qualité de la liaison piétonne depuis la ligne de TCSP vers le Centre Commercial.

c. Les équipements de santé

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe pourrait permettre la desserte du centre hospitalier de Marne-la-Vallée situé sur la commune de Jossigny en fonction du tracé retenu. Inauguré en 2012, cet établissement MCO (médecine, chirurgie, obstétrique) et psychiatrique est situé sur le Cours de la Gondoire et comprend 730 lits et places sur une superficie de 78 000 m². Il s'agit d'un établissement public majeur du territoire. Sa desserte directe sera recherchée dans les variantes de tracé.

d. Les équipements de loisir

Le secteur IV de Marne-la-Vallée et en particulier les communes de Chessy et de Coupvray est fortement marqué par la présence du parc de loisirs et d'attractions *Disneyland Paris*. Ce complexe touristique est constitué de deux parcs à thèmes (le *parc Disneyland* et le *parc Walt Disney Studios*), d'un ensemble de 7 hôtels ainsi que d'un golf et s'étend sur 22 km². Inauguré en 1992, le complexe de Disneyland fait l'objet d'une convention entre la société Euro Disney SCA d'une part et l'Etat français, la Région Ile-de-France et le Conseil Général de Seine-et-Marne d'autre part, signée le 24 mars 1987 pour une durée de 30 ans. Cette convention a été prolongée de 13 ans le 13 septembre 2010 dans le cadre de l'avenant à la convention.

Euro Disney est gestionnaire de 7 hôtels regroupant 5 800 chambres en lien direct avec les parcs à thèmes. A cette offre de logements touristiques s'ajoutent plus de 2 100 chambres proposées par les 7 hôtels partenaires de Disneyland Paris situés à proximité immédiate des parcs.

Avec 14,9 millions de visites en 2013, Disneyland Paris est la destination touristique la plus visitée en Europe et le premier tour opérateur en France en nombre de clients. En 2013, 51% des visiteurs venaient de France, 14% du Royaume-Uni, 6% du Benelux (Belgique et Luxembourg), 6% des Pays-Bas, 8% d'Espagne, 3% d'Italie, 3% d'Allemagne et 9% du reste du monde⁸.

La desserte du parc et des hôtels permettrait de faciliter l'accès des employés à leur lieu de travail.

e. Les pôles d'échanges

La ligne de TCSP a notamment pour objectif de venir compléter le maillage entre les différentes lignes structurantes du réseau francilien en présence sur le territoire. Le secteur desservi par le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe en projet intègre la desserte de plusieurs pôles d'échanges dont une gare SNCF grandes lignes :

- Le pôle d'échanges d'Esbly ;
- Le pôle d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy ;
- Le pôle d'échanges de Val d'Europe.

⁸ Source : Site internet du groupe Euro Disney S.A.S. consulté le 25 janvier 2014 <http://corporate.disneylandparis.fr/notre-societe/la-magie-en-chiffres/index.xhtml>

2.1.8 Patrimoine

Des monuments et sites protégés au titre de la législation⁹ sur les monuments historiques sont présents dans le secteur d'étude. Il s'agit du Parc du château des Hautes-Maisons à Montry (site inscrit), du château et parc de Coupvray ainsi que de l'église Saint-Rémi de Montévrain (sites classés).

Il existe une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) dans la zone d'étude : le Domaine National de Jossigny.

Toutefois, le tracé du TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe ne passera dans aucun périmètre de ces sites.

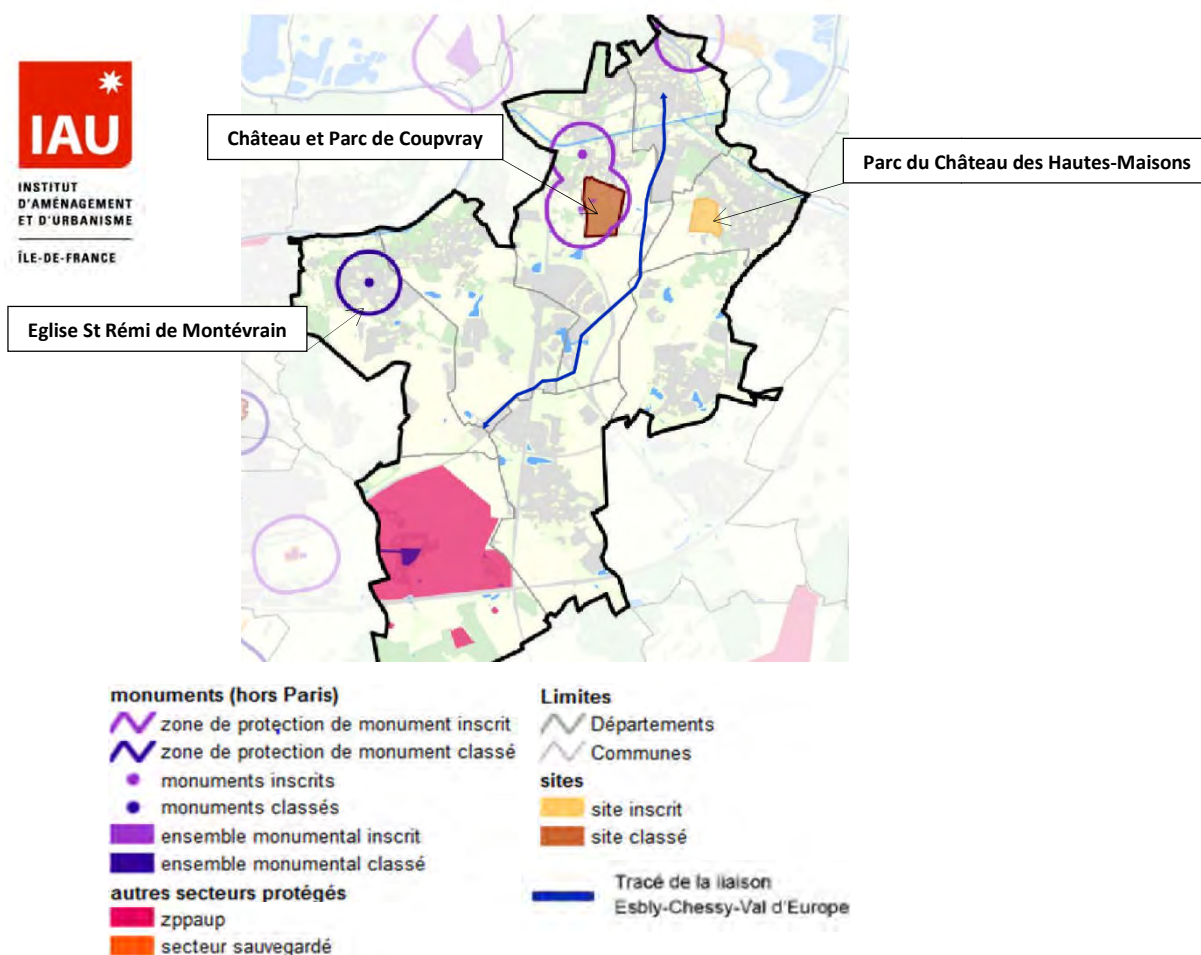


Illustration 16. Les sites et monuments protégés sur le secteur d'étude

⁹ Loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques

2.2 Urbanisation et démographie actuelle

Ce paragraphe présente la répartition et l'évolution des populations et emplois en 2010.

Les perspectives d'évolution des populations et emplois à l'horizon de la mise en service du TCSP sont présentées au point 2.5 Perspectives d'évolution de l'urbanisation.

2.2.1 Répartition de la population en 2011

La carte ci-dessous présente la densité de population sur le secteur d'étude, à l'IRIS, en 2011.

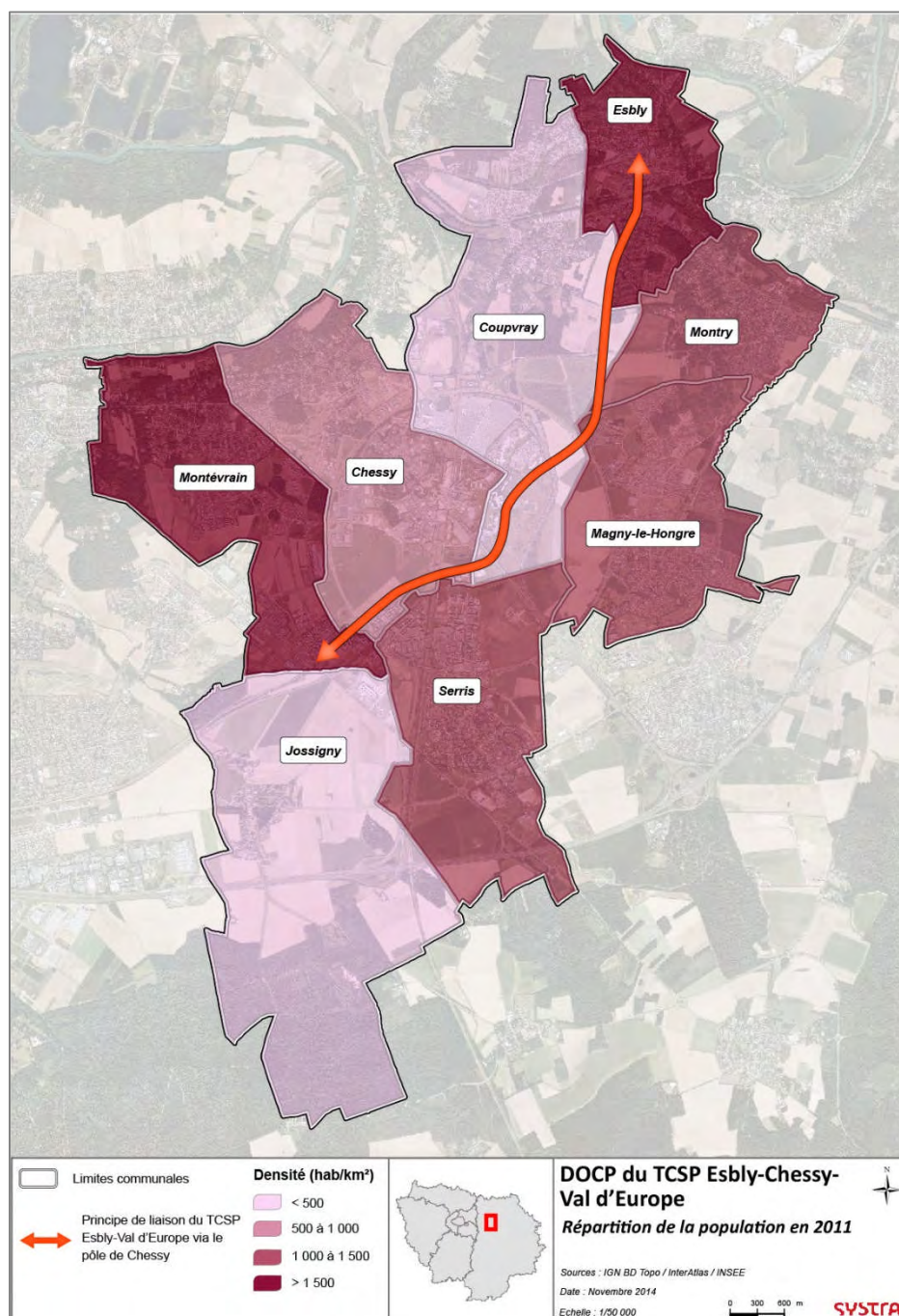


Illustration 17. Densité de population sur le secteur d'étude en 2011

Avec un peu plus de 40 600 habitants, le secteur d'étude constitue un bassin de vie important de l'est francilien. Toutefois, la répartition de la population sur le territoire apparaît hétérogène. La morphologie urbaine actuelle du territoire se partage entre des centres urbains denses d'une part et

les territoires à prédominance rurale d'autre part. Les centres urbains sont composés de petits logements collectifs et d'habitations individuelles sur des axes de faibles gabarits au nord et d'immeubles résidentiels de niveau R+6 au sud. Dans les territoires ruraux, l'activité agricole est encore très présente.

La particularité du tracé est de ne pas desservir de cœur de ville sur un linéaire de plus de 4 kilomètres entre Coupvray & le centre du Val d'Europe à Serris. Toutefois, cette situation devrait connaître d'importantes évolutions grâce aux projets de développement du territoire prévus dans le secteur¹⁰.

En 2013, deux secteurs d'habitat se détachent du reste du secteur :

- Le centre urbain du Val d'Europe à proximité de la gare RER A situé à cheval sur les communes de Serris, de Montévrain et de Chessy ;
- Le centre-ville d'Esbly, caractérisé par une forte densité de logements individuels.

En 20 ans environ, la population du secteur d'étude a été multipliée par 3, passant ainsi de 14 200 habitants en 1990 à 40 600 habitants en 2011. Cette forte croissance démographique s'explique par les opérations d'aménagement du secteur IV menés par l'Etat sous l'égide de l'EPA France créé en 1987.

La population active (15-64 ans) est largement majoritaire sur le secteur d'étude, elle représente à elle seule 73% de la population.

Dans un rayon de 400m autour du tracé et de ses variantes, on compte 7 580 habitants, en 2011. Cela signifie que 20% des habitants du secteur d'étude habite à moins de 5 min de marche à pied du tracé du futur TCSP.

2.2.2 Répartition de l'emploi en 2011

Le secteur d'étude compte 22 500 emplois. Toutefois, la grande majorité des emplois se concentrent sur le secteur IV de Marne-la-Vallée et plus particulièrement à proximité des équipements Disney implantés sur les communes de Chessy, Coupvray et Serris et sur le centre commercial du Val d'Europe. Le Parc Disneyland représente à lui seul 15 000 emplois.

L'enjeu principal du TCSP projeté entre Esbly, Chessy et le Val d'Europe est donc bien de relier le bassin de vie de Meaux, au bassin de vie et d'emploi de Marne-la-Vallée, et plus spécifiquement au pôle d'emploi de Disney. Par ailleurs, le TCSP assurera le lien entre les nouveaux quartiers des secteurs en cours de densification (Coupvray notamment) et les centralités d'emploi du secteur.

La carte ci-dessous présente la densité d'emplois sur le secteur d'étude, à l'IRIS, en 2011.

¹⁰ Ces points seront abordés au point 2.5 Perspectives d'évolution de l'urbanisation

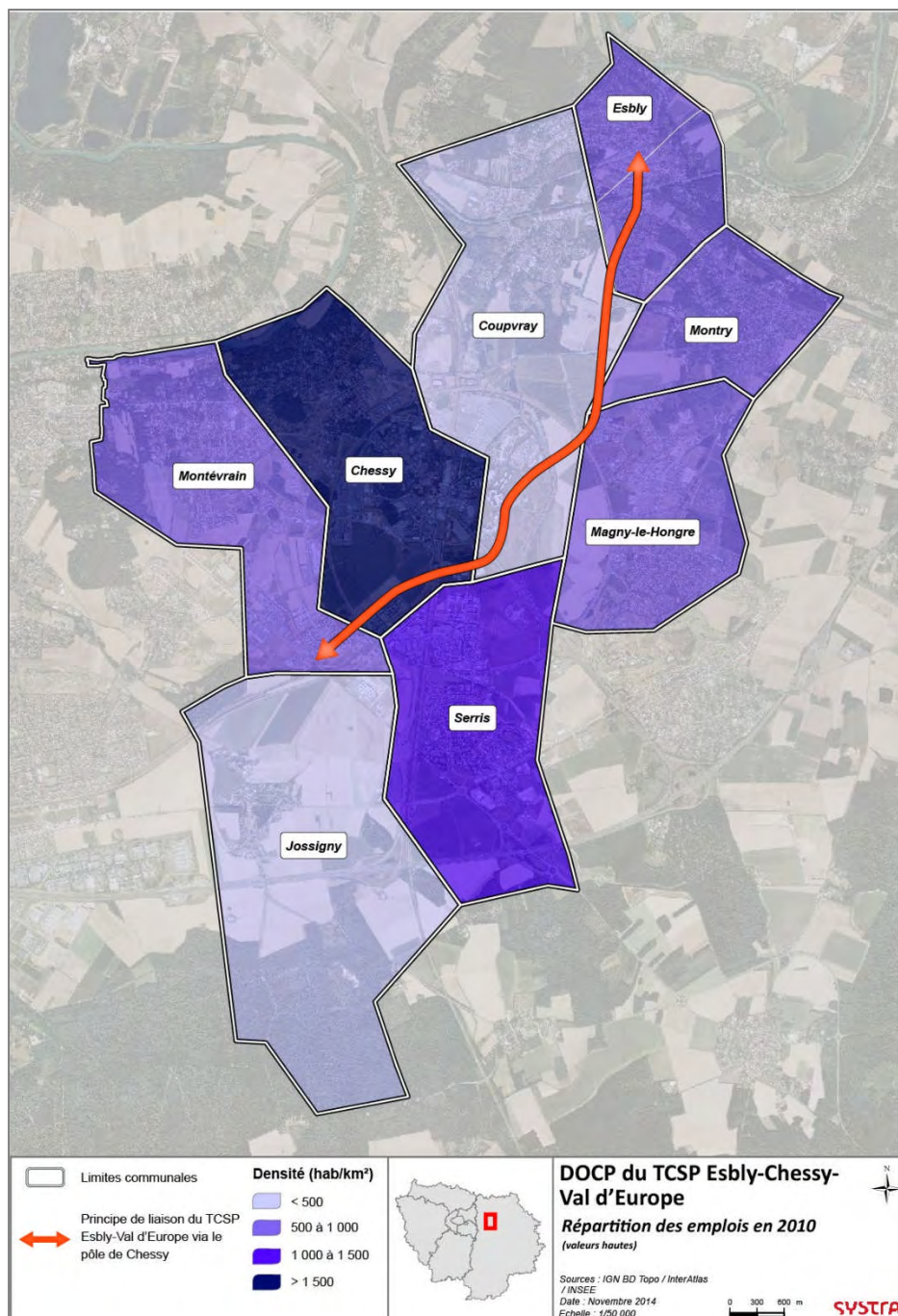


Illustration 18. Densité de l'emploi sur le secteur d'étude en 2009

2.3 L'offre de transport

Le territoire d'étude est marqué par une forte densité des infrastructures de transport, en particulier sur le secteur IV de Marne-la-Vallée où se concentrent activités et emplois.

2.3.1 Le réseau routier actuel

Le réseau de voirie du secteur d'étude s'articule autour de la hiérarchie viaire suivante :

- Un réseau à caractère magistral qui, selon le PDUIF, a pour vocation d'assurer les déplacements en voiture de moyenne et de longue distance, ainsi que les déplacements en poids lourds ou véhicules utilitaires légers sur la plus grande partie de leurs trajets ;
- Un réseau à caractère structurant, support des déplacements automobiles de moyenne distance, notamment intercommunaux ;
- Un réseau viaire à caractère local, support privilégié des déplacements de courte distance pour le PDUIF.

a. Le réseau à caractère magistral

Le secteur d'étude est bordé au sud par l'autoroute de l'est, l'A4, qui fait figure d'axe routier structurant dans l'est francilien. Cet axe assure notamment un rôle de transit et d'échange entre les pôles constitutifs de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. L'A4 est gratuite depuis Paris jusqu'au péage de Coutevroult. L'implantation de ce péage génère des flux de transit importants sur une partie du secteur d'étude (110 200 véhicules journaliers sur l'A4 entre Collégien et Jossigny en 2011). En effet, une partie des automobilistes se rendant dans le bassin de Meaux quittent l'autoroute au niveau de Romainvilliers et traversent le secteur IV de Marne-la-Vallée en empruntant le réseau départemental.

L'autoroute a un accès à proximité du futur terminus du Val d'Europe ce qui pourrait permettre un report modal important des VP vers le TCSP.

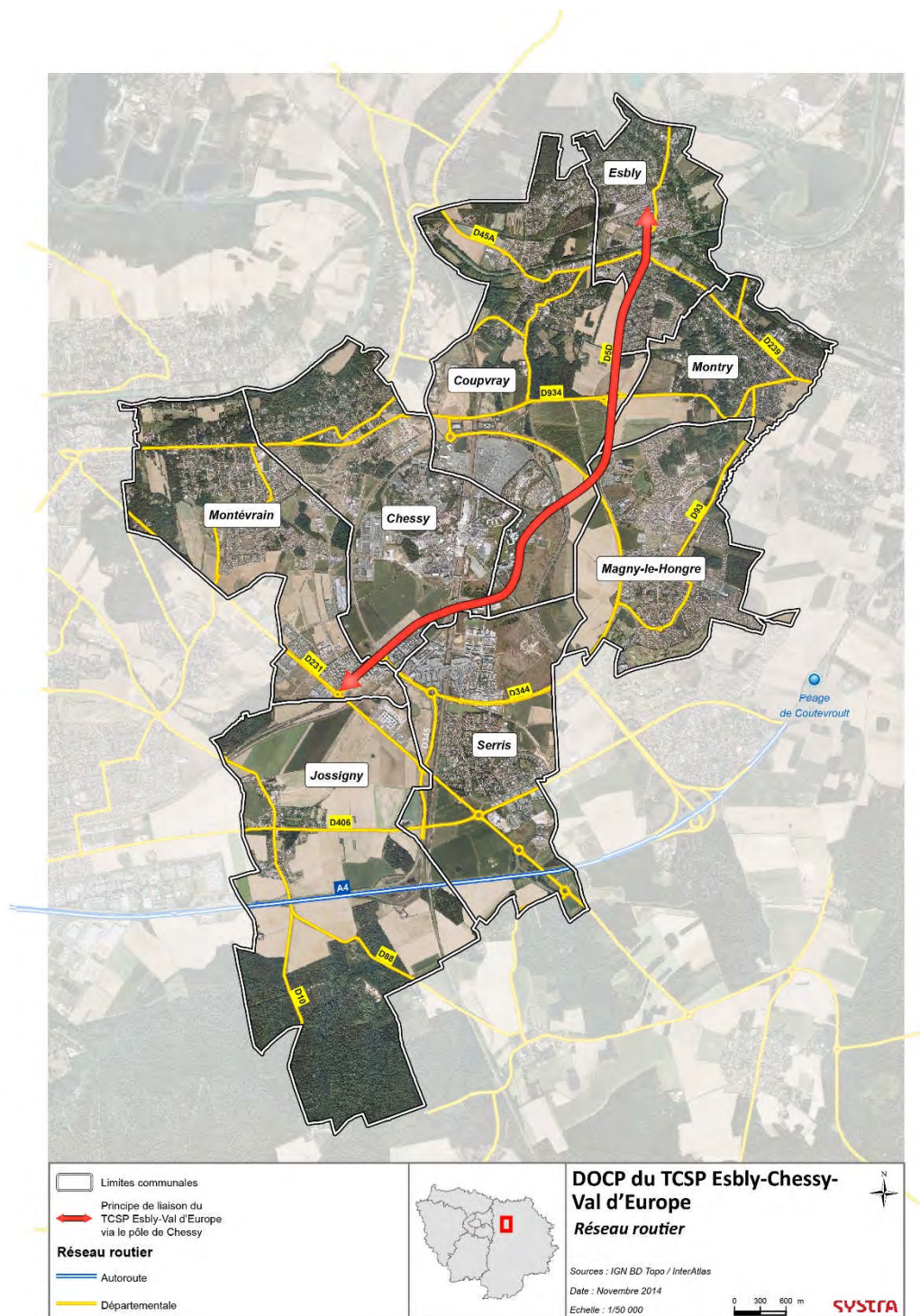


Illustration 19. Le réseau routier sur le secteur d'étude

b. Le réseau à caractère structurant

L'axe de la RD 934 traverse le nord du territoire d'étude d'ouest en est et permet de relier Lagny-sur-Marne à Coulommiers en passant par Chessy, Coupvray et Montry. Cet axe accueille un trafic journalier moyen de 14 950 véhicules (2012).

La RD 5d est un axe routier permettant de relier Coupvray et Esbly à la RD 934. Cet axe est l'accès privilégié au secteur du Val d'Europe depuis le bassin de Meaux et est donc très fréquenté. Le tronçon

interne à Esbly accueillait en 2007 un trafic moyen journalier de 11 400 véhicules¹¹. Il est susceptible d'accueillir le tracé du TCSP.

La RD 344, plus connue sous l'appellation de Boulevard Circulaire ou encore de *Méridienne*, forme un anneau routier autour du cœur du secteur IV de Marne-la-Vallée. Véritable périphérique du Val d'Europe, il s'agit d'un axe fortement fréquenté.

La RD 231 permet de relier Lagny-sur-Marne à Villeneuve-le-Comte en passant par Montévrain, Jossigny et Serris. Elle permet d'accéder à l'écoquartier de Montévrain et au centre urbain de Serris. Elle constitue l'une des voies d'accès à l'autoroute A4 (7 500 véhicules quotidiens en 2010).

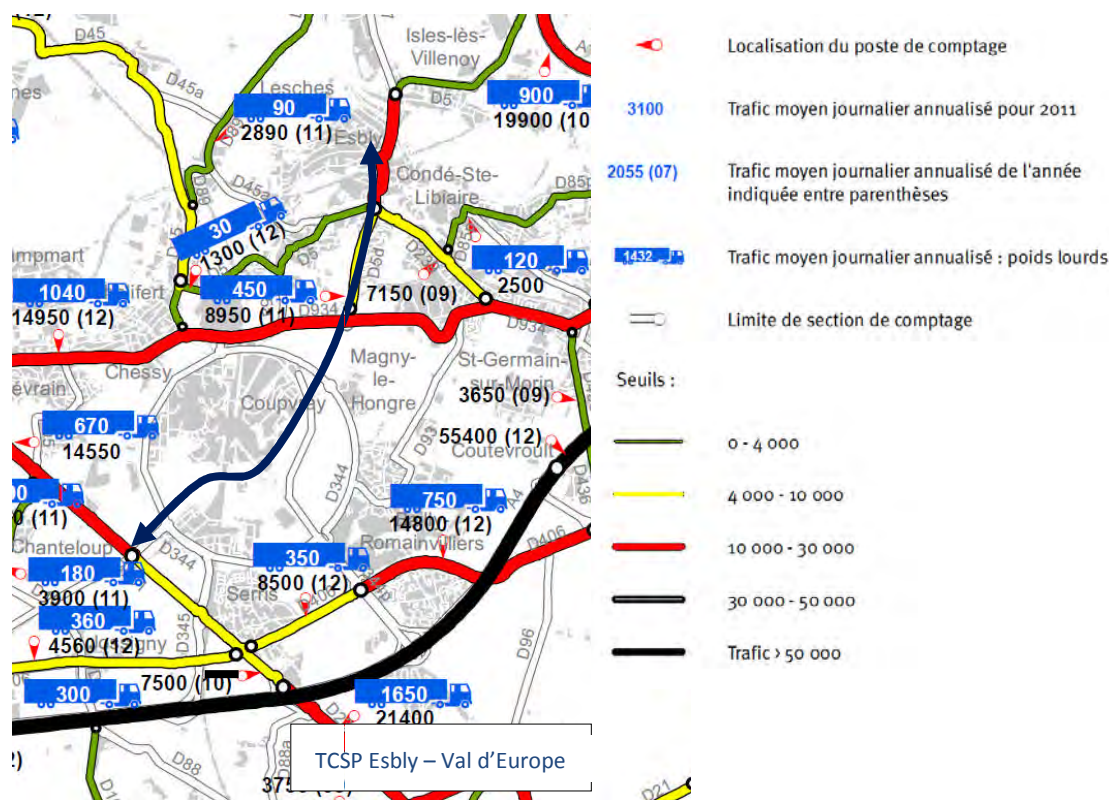


Illustration 20. Extrait de la carte des trafics routiers 2011 du CG 77 centré sur le secteur d'étude (source : www.cg77.fr)

c. Le réseau de dessertes locales

Le réseau structurant est complété par un réseau de desserte locale du secteur IV de Marne-la-Vallée. Mis à part Esbly, où le réseau viaire dans le cœur de ville est très contraint, et le cœur du Val d'Europe où la circulation est fort contrainte au niveau de la rue d'Ariane (dépose-minute), le réseau local est constitué d'axes à double sens de circulation.

Au sein du périmètre du Boulevard Circulaire, la voie d'accès au pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy (avenues Jules Verne & Goscinny) connaît d'importants ralentissements, voire congestions, à certaines heures de la journée et de la semaine. En effet, cette voie en cul-de-sac est le seul accès au dépose-minute de la gare TGV et elle est très fortement fréquentée aux heures de départ des trains à grande vitesse à bas-coût *Ouigo*.

¹¹ Source : TMJA 2011 CG 77

d. Les points durs du réseau

Le réseau routier connaît des points noirs aux heures du pointe, en particulier le matin. On constate ainsi, des difficultés de circulation, dans les secteurs suivants :

- Passage de la RD5 dans le centre-ville d'Esbly ;
- Avenue de la Fosse des Pressoirs / Bd Circulaire ;
- Carrefour Av. Goscinny / Av. Schuman ;
- Carrefour Av. Séramy / Av. Schuman ;
- Carrefour Voie nouvelle / Av. Hergé ;
- Accès à la gare routière du Val d'Europe ;
- Carrefour Cours de la Gondoire / Cours du Danube sur le Bd Circulaire (T9).

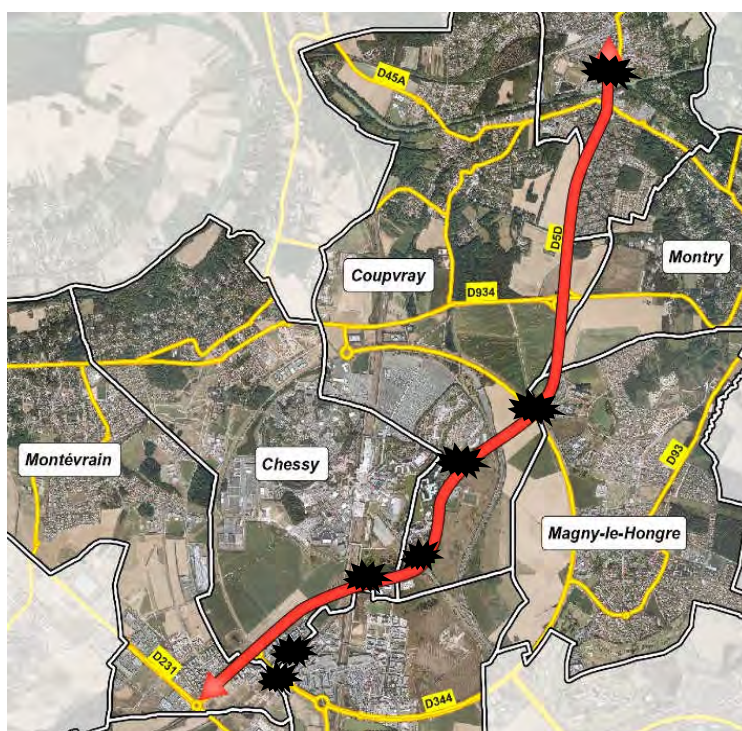


Illustration 21. Carte de synthèse des points durs routiers

e. Les franchissements

• Localisation des 20 ouvrages d'art concernés par le tracé du TCSP Esbly – Val d'Europe

Le tracé du TCSP Esbly – Val d'Europe est susceptible d'emprunter des ouvrages d'art existants et occasionner des travaux (création et modification).

Les 20 ouvrages concernés par le tracé du TCSP sont localisés sur la carte ci-dessous.

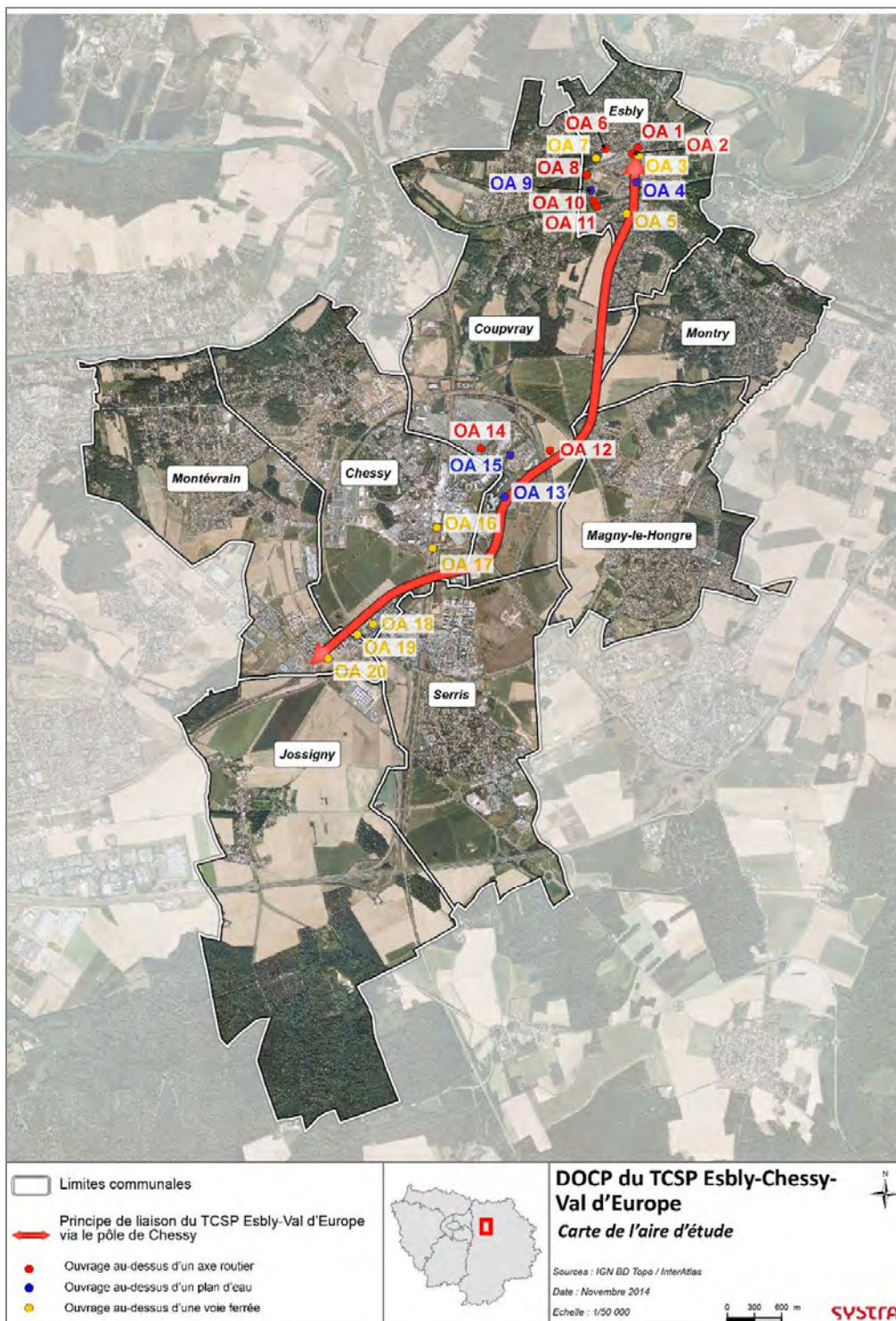






Illustration 22. Localisation des ouvrages d'art concernés par le tracé du TCSP et ses variantes

Parmi ces 20 ouvrages, 18 sont directement impactés par l'insertion de la plateforme du TCSP Esbly – Val d'Europe.

En fonction des variantes de tracé proposées, l'insertion du tracé nécessite la création ou la modification des ouvrages listés dans le tableau ci-dessous :

Commune	Ouvrage d'art concerné	Adaptation à étudier	Photo
Esbly	Allée des Commerces (OA 2)	Création d'un mur de soutènement	
	Pont sur le Canal de Meaux à Chalifert, Av. Gal de Gaulle (OA 4)	Création d'un pont pour le TCSP	
	Pont de la RD 5d sur la ligne Esbly-Crécy	Création d'un pont pour le TCSP	
	Parking de la gare d'Esbly (OA 6)	Création d'un mur de soutènement	
	Ligne Paris-Meaux (OA 7)	Création d'un pont-rail	
	Talus ferroviaire de la ligne P Esbly-Crécy (OA 8)	Terrassements pour l'élargissement du talus	
	Pont franchissant le Canal du Chalifert, le long de la ligne P Esbly-Crécy (OA 9)	Création d'un pont TCSP	

Couvray	Pont franchissant la Rue Louis Braille (OA 10)	Création d'un pont TCSP	
	Pont franchissant le passage piéton souterrain (OA 11)	Création d'un pont TCSP	
	Pont franchissant le Bld du Parc (OA 12)	Création d'un pont	
	Pont franchissant la Marina Disney (OA 13)	Création d'un pont	
Chessy	Pont Hergé franchissant la LGV d'interconnexion ainsi que la ligne du RER A, sur l'avenue Hergé (OA17)	Modification du pont pour accueillir le TCSP	
	Pont franchissant la ligne RER A, sur le Bld du Gd Fossé (OA11)	Modification du pont pour accueillir le TCSP	
	Pont franchissant la ligne du RER A, sur la RD 231, (OA 20)	Création d'un pont pour le TCSP	

Illustration 23. Tableau 2 Ouvrages d'art à créer dans le cadre du projet de TCSP EVE

f. Les itinéraires de convois exceptionnels

La RD 5d, la RD 934 ainsi que la RD 231 sont identifiées comme axes de transports exceptionnels et accueillent donc régulièrement des convois exceptionnels de deuxième, voire de troisième catégorie. En Île-de-France, selon la DRIEA, les passages de convois de 2^{ème} et 3^{ème} catégories ne sont autorisés que de nuit de 21h00 à 7h00 et après autorisation de la préfecture.

Les caractéristiques des catégories de convois exceptionnels sont synthétisées ci-dessous.

	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Masse (kg)
1 ^{re} catégorie	$L \leq 20$	$I \leq 3$	$M \leq 48\,000$
2 ^e catégorie	$20 < L \leq 25$	$3 < I \leq 4$	$48\,000 < M \leq 72\,000$
3 ^e catégorie	$L > 25$	$I > 4$	$M > 72\,000$

Illustration 24. Tableau 3 Caractéristiques des convois exceptionnels – Source : DRIEA 2014

Sur l'année 2012, 15 convois exceptionnels ont emprunté la RD 5d, dont 5 de **troisième catégorie**¹².

Le projet de TCSP veillera à prendre en compte les caractéristiques des différentes voies soumises aux contraintes liées aux convois exceptionnels.

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe s'inscrit dans un territoire fortement marqué par la présence de l'automobile. L'offre attractive constituée par la ligne de TCSP pourra engendrer un phénomène de report modal sur le territoire d'étude qui viendrait rééquilibrer le partage modal en faveur des modes de transport collectif. Afin d'accompagner le rabattement vers la ligne de TCSP, des poches de rabattement ou des parcs relais (P+R) pourraient être créés ou renforcés à proximité des terminus de la ligne.

g. Stationnement

• Le stationnement sur voirie

L'offre de stationnement sur voirie est limitée sur l'ensemble du linéaire du tracé. En effet, aucune offre de stationnement n'est implantée sur un linéaire de 6,5 kilomètres. Seules les villes d'Esbly et de Montévrain disposent de places de stationnement sur la voirie que le TCSP pourrait emprunter.

A Montévrain, le quartier du Val d'Europe est réglementé en zone bleue. Ainsi, l'avenue de l'Europe propose une centaine de places de stationnement. Afin de faciliter le stationnement résidentiel, la commune a mis en place une carte de stationnement résidentiel permettant de stationner pendant plus d'une heure et demie.

A Jossigny, le centre hospitalier de Marne-la-Vallée dispose d'une offre de stationnement (gratuite et non réglementée) de 1 200 places dont 590 sont dédiées aux personnels et 610 aux visiteurs. En raison de la saturation générale du parking, l'organisation de cette offre devrait être modifiée afin de dissuader les rabatants du pôle d'échanges du Val d'Europe et le personnel d'utiliser le parking visiteurs¹³.

A Esbly, le stationnement sur voirie est réglementé soit en zone bleue, soit en stationnement payant. Dans l'environnement du tracé potentiel du TCSP, les parkings de la rue Félix Faure, de la Place de la Gare ainsi que le parking Gallieni (parking de la gare) sont en stationnement gratuit. Sur l'avenue Charles-de-Gaulle, un des tracés potentiels longe 17 places de stationnement en zone bleue. Sur l'allée des commerces, que le TCSP pourrait emprunter dans la variante de desserte du centre-ville, sont implantées 45 places de stationnement payantes (1^{ère} heure gratuite, puis 0,30 € le quart d'heure).

¹² Source : Direction Principale des Routes du CG 77

¹³ Source : Centre hospitalier de Marne-la-Vallée

La ville d'Esbly a lancé une campagne de sensibilisation et d'action contre les infractions de stationnement et le stationnement abusif (véhicules ventouse).

L'importante demande de stationnement exercée autour du pôle d'échanges d'Esbly sera traitée dans le cadre d'une démarche PDU initiée par la Communauté de Communes du Pays Créçois, de la Ville d'Esbly et en partenariat avec le STIF.

- **L'offre de stationnement en ouvrage**

L'aire d'étude comporte de nombreux parcs de stationnement payant dont un parc-relais (P+R) situé rue de la Charbonnière à Montévrain. Ces parcs sont implantés à proximité des grands pôles de transport collectif que sont les gares du secteur d'étude. Ils sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Nom du Parc de stationnement	Adresse	Capacité
Parc relais SAEMES du Val d'Europe	77 rue de la Charbonnière 77144 Montévrain	600 places
Parc Vinci de la Place d'Ariane	Place d'Ariane 77144 Chessy	182 places
Parc Vinci Disney Village	Avenue Paul Séramy 77700 Chessy	≈ 600 places
Parc EFFIA Gare de Chessy	Place des Passagers du Vent 77700 Chessy	818 places

Illustration 25. Tableau 4 : Places de stationnement offertes par les parcs de stationnement sur le secteur d'étude

Le parking du Centre commercial du Val d'Europe, situé au sein du périmètre d'étude, présente une capacité d'accueil d'environ 6 100 places. Cette offre de stationnement, gratuite, est dédiée à la clientèle.

2.3.2 Le réseau de transports en commun et circulations douces

a. Le réseau ferré

Le territoire d'étude est desservi par deux lignes ferroviaires régionales, la ligne P du Transilien au nord à la gare d'Esbly et le RER A au sud à Chessy et au Val d'Europe, ainsi que par les trains à grande vitesse empruntant la LGV d'interconnexion et desservant la gare de Marne-la-Vallée – Chessy.

- A Esbly, la fréquence des trains est de 30 minutes en journée et est réduite à 15 minutes aux heures de pointe du matin en direction de Paris (de 6 à 9 heures) et aux heures de pointe du soir en provenance de Paris (de 17 à 20 heures). La ligne P dessert la gare d'Esbly entre 4h56 et 1h32.
La branche Esbly – Crécy-la-Chapelle propose quant à elle un départ toutes les heures en journée et un départ toutes les demi-heures aux heures de pointe du soir. 6 300 voyageurs prennent quotidiennement le train en gare d'Esbly.
- A la gare de Marne-la-Vallée – Chessy, le RER A est à une fréquence d'un train toutes les 10 minutes en journée (9h – 17h) et d'un train toutes les 15 à 30 minutes en soirée (20h à fin de service). La gare est desservie tous les jours de 5h10 à 1h15. On compte 26 500 voyageurs par jour à la gare RER de Chessy.
La gare du Val d'Europe est desservie de 5h15 à 1h12 tous les jours. La fréquence des trains est de 10 minutes en heure de pointe et de 15 minutes en soirée. En plus du parc-relais labellisé STIF, les places de stationnement aux abords immédiats de la gare sont par ailleurs réglementées en zone bleue (sur l'avenue de l'Europe).
- La gare TGV, quant à elle, est desservie par l'ensemble des TGV empruntant la LGV d'interconnexion et offre donc une large palette de destinations comprenant notamment Bruxelles, Lille, Strasbourg, Bordeaux, Poitiers, Nantes, Rennes, Tours, Lyon, Marseille, Nice ou encore Montpellier. Depuis le 2 avril 2013, la gare TGV est par ailleurs le point de départ des trains *Ouigo* à destination de Lyon, Montpellier et Marseille.

Gare	Amplitude horaire	Fréquence HP → Paris	Fréquence HC	Fréquence en soirée
Esbly (Transilien P)	5h – 1h30	15 minutes	30 minutes	30 minutes
MLV Chessy (RER A)	5h13 – 1h15	4-6 minutes	8-12 minutes	15 minutes
Val d'Europe (RER A)	5h15 – 1h12	10 minutes	8-12 minutes	15 minutes

Illustration 26. Tableau 5 : Offre de service des lignes ferroviaires du secteur d'étude

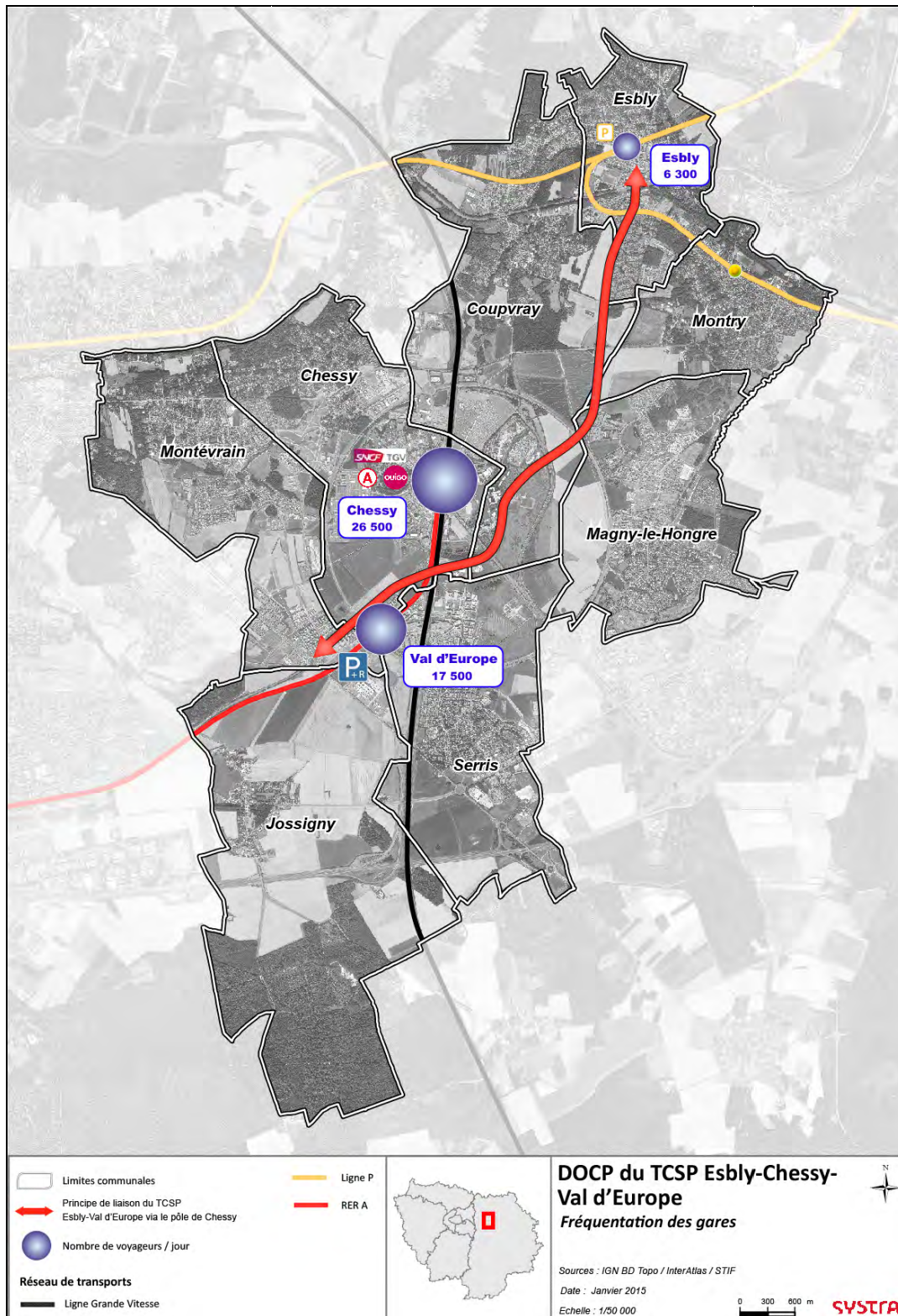


Illustration 27. Fréquentation des gares et des stations du réseau ferroviaire sur le secteur d'étude

La ligne de TCSP assurera la liaison entre les pôles d'échanges d'Esbly, de Marne-la-Vallée – Chessy et du Val d'Europe. Son rôle de connexion et de maillage entre les grands points nodaux du territoire est donc majeur.

b. Le réseau de desserte bus

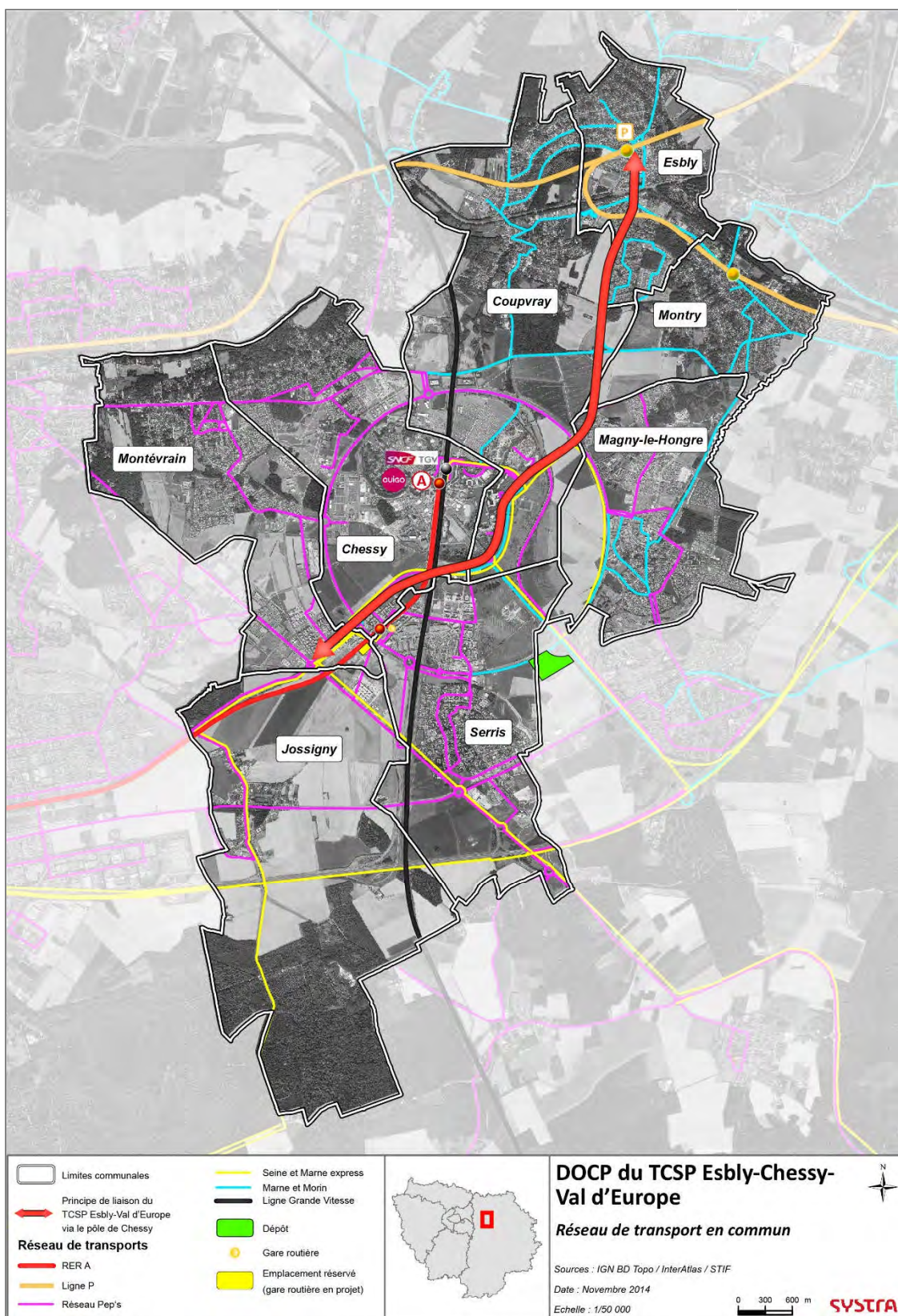


Illustration 28. Réseau de transports en commun bus sur le secteur d'étude

- **Le réseau de transports de surface**

La desserte interne des communes membres du Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée est assurée par le réseau Pep's. Le réseau Pep's compte 23 lignes de bus urbains, dont 11 desservent directement le territoire d'étude.



Illustration 29. Le réseau Pep's (source Transdev AMV)

Ligne	Itinéraire
6	Esbly SNCF – Chessy Gares/Val d'Europe RER (certaines missions en heure creuse effectuent leur terminus au Val d'Europe)
14	Esbly SNCF – Jablines (Rue de la Marne – Ecole)
22	Val d'Europe RER – Bussy RER
23	Chessy Gares – Lagny SNCF
24	Chessy Gares – Jablines Base de loisirs
32	Chessy Gares – Tournan RER
34	Val d'Europe RER – Chessy Gares (via Bailly-Romainvilliers)
42	Val d'Europe RER – Lagny SNCF
43	Val d'Europe RER – Chessy Ecoles/Chessy Gares (l'après-midi, certains bus effectuent leur terminus à Chessy Ecoles)
46	Val d'Europe RER – Torcy RER (via Bussy RER)
50	Chessy Gares – Hôtel Elysée (Serris)
54	Chessy Gares – Zone hotelière (Magny-le-Hongre)

Illustration 30. Tableau 6 : Lignes de bus Pep's du secteur d'étude (traitement SYSTRA)

Le projet de TCSP emprunte une partie des itinéraires des lignes 6, 32, 34, 43 du réseau Pep's.

La ligne 34 du réseau Pep's est la ligne la plus chargée du réseau. Elle transporte quotidiennement 7 350 voyageurs¹⁴. Sa desserte devrait faire l'objet d'une réorganisation par le STIF afin de la rendre plus efficace. Actuellement, cette ligne présente pour seul point commun avec le futur TCSP la desserte des pôles du Val d'Europe et de Chessy.

La ligne 43 relie aussi les pôles du Val d'Europe et de Chessy. Elle compte environ 2 100 voyageurs quotidiens en semaine. Toutefois, elle n'emprunte pas le même itinéraire que le TCSP en projet mais dessert le centre-ville de Montévrain.

La ligne 6 du réseau Pep's, exploitée par Marne & Morin, présente le plus de points communs avec l'itinéraire du TCSP en projet même si, contrairement à la ligne de TCSP en projet, elle dessert le centre-ville de Coupvray avant de rejoindre le centre-ville d'Esbly. En semaine, la ligne 6 transporte en moyenne 520 voyageurs quotidiens.

Le réseau de transports collectifs connaît plusieurs points durs qui devront demain être traités afin de faciliter l'insertion du TCSP Esbly – Val d'Europe. Le premier point dur aujourd'hui se situe à l'intersection entre les Avenues Schuman et Jules Verne. En effet, l'Avenue Jules Verne – et l'Avenue Goscinnny qui la prolonge – mène à la gare de Marne-la-Vallée – Chessy où se situe la gare routière, le parking de la gare SNCF ainsi que la dépose-minute pour les personnes se rendant à la gare en voiture. La configuration en cul-de-sac de cette avenue qui est la seule voie d'accès au pôle d'échanges combinée à l'importance des pratiques de dépose minute expliquent les fortes congestions que l'on peut observer à certaines heures de la journée. Des remontées de file allant jusqu'à détériorer les conditions de circulation sur l'avenue Robert Schuman sont alors à déplorer. La mise en service de la gare routière sud de Marne-la-Vallée – Chessy devrait permettre de rééquilibrer l'offre de transports en commun en présence sur ce pôle et donc de réduire la saturation du secteur¹⁵.

¹⁴ Source : comptages 2013 Transdev

¹⁵ Cf. chapitre 2.5.1 : « Perspectives d'évolution du territoire – les projets de transport en commun »

- Le réseau nocturne de transports collectifs de surface



Illustration 31. Zoom sur le plan du réseau Noctilien dans l'est francilien – source : Transilien SNCF

Le secteur d'étude est par ailleurs desservi par deux lignes de Noctilien : les lignes N130 et N141. Ces deux lignes permettent de remplacer les lignes de RER A et de Transilien P.

N130	Paris Gare de Lyon - MLV Chessy	00h30 - 6h03	1h	4 par sens
N141	Paris Gare de l'Est - Gare de Meaux	00h43 - 6h02	1h	8

- Le réseau de desserte à l'est du territoire d'étude

La desserte des bassins de vie avoisinants (Melun, Provins, Meaux,...) est assurée par le réseau **Seine-et-Marne Express**. Sur le territoire d'étude, le réseau du Conseil Général de Seine-et-Marne exploite 5 lignes :

- 16 Express : Lieusaint – Serris-Val d'Europe ;
- 17 Express : La Ferté Gaucher – Chessy ;
- 18 Express : Meaux – Melun (via Val d'Europe) ;
- 50 Express : Chessy – Provins ;
- 69 Express : Meaux – Serris-Val d'Europe.



Illustration 32. Le réseau Seine-et-Marne Express (Extrait - source CG 77)

La gare de Marne-la-Vallée – Chessy est un point de rabattement important des lignes express du département.

Le réseau départemental est complété par le réseau **Marne-et-Morin**, exploité par Transdev. Ce réseau assure en particulier des liaisons vers le secteur IV depuis les bassins de vie de Meaux et Esbly.

La **ligne 57** du réseau Marne & Morin assure la liaison entre la gare d'Esbly et le pôle d'échanges multimodal de la gare de Chessy et dessert en particulier le quartier esblygeois des Champs forts à l'est de la RD 5d. La ligne 57 compte 339 voyageurs quotidiens en moyenne en semaine.

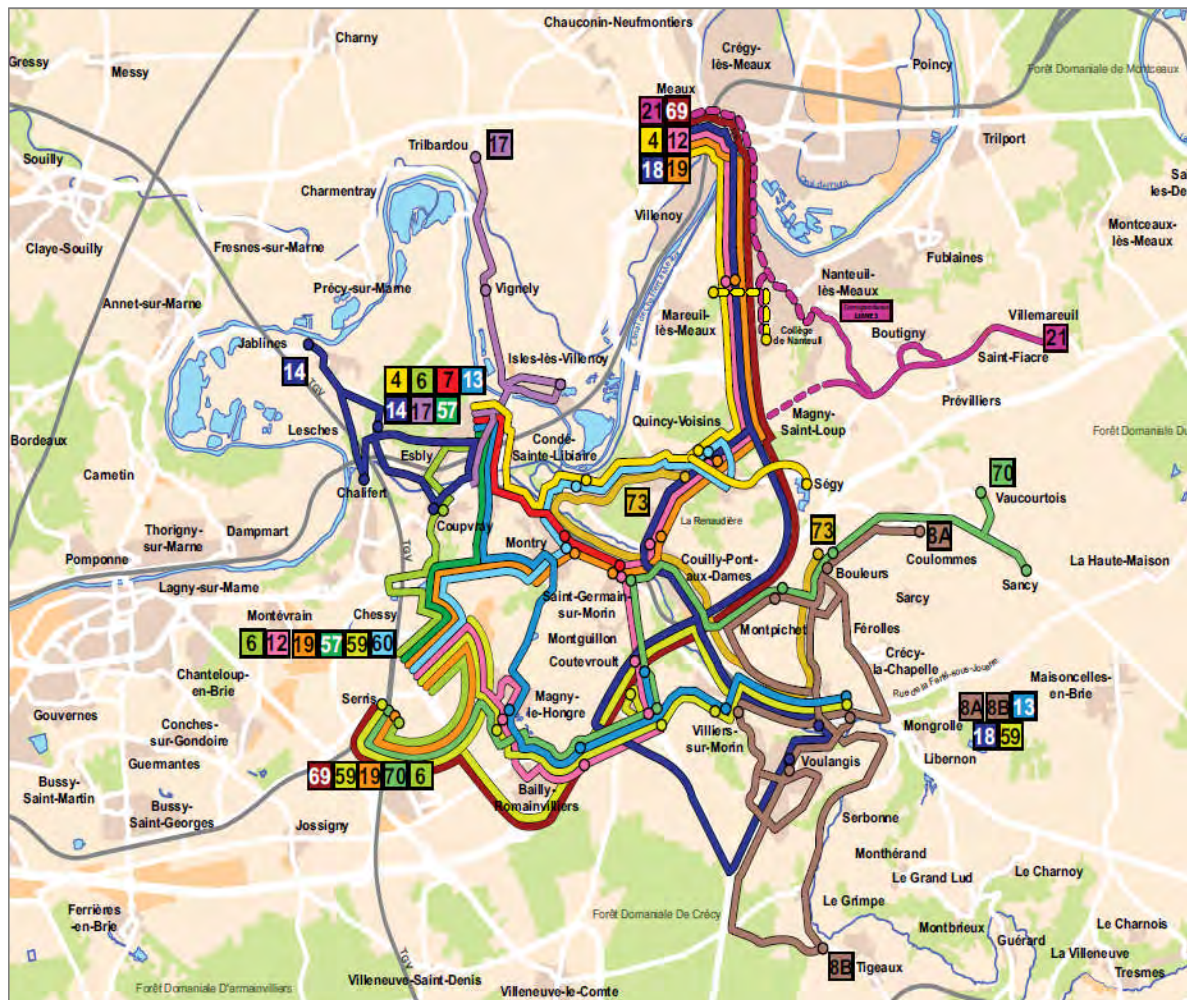


Illustration 33. Le réseau Marne & Morin (source Transdev Marne & Morin)

c. Les pôles d'échanges

• Gare d'Esbly

La gare d'Esbly, où pourrait se trouver le terminus nord de la ligne de TCSP, est desservie par la ligne P du Transilien qui permet de rejoindre les gares de Paris Est, Meaux ou encore Chelles-Gournay (où une correspondance avec le RER E est possible) mais aussi Crécy-la-Chapelle. La fréquence est de 15 à 30 minutes vers Paris. La gare dispose de deux voies à quai sur la ligne Paris – Meaux – Strasbourg et d'une voie terminus desservie par les trains à destination de Crécy. Elle accueille 6 300 voyageurs par jour (source : STIF/SNCF).

On compte 2 arrêts de bus pour accueillir les 7 lignes en correspondance sur le pôle (8 lignes en comptant la ligne de Noctilien N141)..



Illustration 34. La gare routière d'Esbly dans sa configuration actuelle – © STIF

La répartition des parts modales sur le pôle d'Esbly permet de constater que ce pôle est un pôle de rabattement, principalement VP (40% de part modale, contre seulement 22% pour les TC) mais également piéton pour les Esblygeois (33% de parts modales modes doux) vers la gare ferroviaire qui propose une offre attractive.

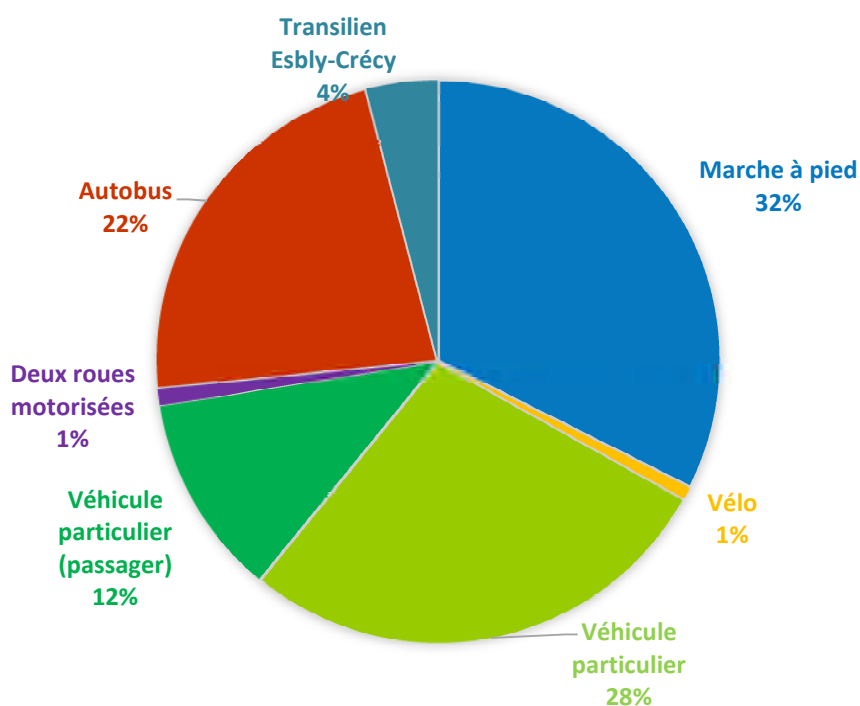


Illustration 35. Parts modales sur le pôle d'Esbly (données SNCF, traitement SYSTRA)

La problématique du stationnement sur le pôle est majeure. Aux abords du pôle d'échanges, plusieurs poches de stationnement totalisent 600 places en surface. La gare est située en plein cœur de ville et accueille sur son parvis sud un parking public gratuit de 80 places. Le stationnement est gratuit et

limité à 1h30 sur la rue du Général Leclerc qui mène à la gare. Par ailleurs, à 100m au nord-ouest de la gare, un parking (Gallieni) gratuit présente une capacité d'accueil d'environ 400 places.

En dépit de l'importance de l'offre, l'attractivité du pôle génère la saturation des différents parkings et d'importantes pratiques de stationnement illicites.

Dans le cadre de l'étude du projet de pôle, l'importance de l'emprise foncière du parking Gallieni pourrait accueillir un P+R labellisé.



Illustration 36. Offres de stationnement dans l'environnement immédiat du pôle d'échanges d'Esby – © STIF :

En haut à gauche : Parking situé rue Galieni (domanialité Ville) ;

En haut à droite : parking rue Félix Faure (domanialité SNCF) ;

En bas : parking place de la gare (domanialité SNCF)



● Gare de Marne-la-Vallée – Chessy

Le pôle d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy est constitué de trois entités :

- La **gare SNCF** est desservie par les TGV intersecteur empruntant la LGV d'interconnexion et accueille également l'offre TGV à bas-coût *Ouigo*. Elle est ouverte quotidiennement de 6h00 à 22h40.

La palette des destinations au départ de cette gare est large : Bruxelles, Lille, Nantes, Rennes, Bordeaux, Strasbourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice...

- La **gare RATP du RER A** est le terminus de la branche A4 de la ligne A du RER et dispose de deux voies à quai. La fréquence est de 5 à 10min et on compte 26 500 voyageurs par jour (source RATP/STIF 2010).
- La **gare routière** de Marne-la-Vallée – Chessy accueille les lignes de bus jaunes de la société Disney destinés aux résidents des hôtels visitant les parcs d'attraction ainsi que les lignes régulières. Les bus jaunes disposent de 7 postes à quai face à la gare.

6 postes à quai sont affectés aux lignes régulières du côté opposé de la gare routière. Ils accueillent :

- 7 lignes du réseau Pep's ;
- 11 lignes Marne & Morin & Seine-et-Marne Express ;
- 2 lignes Noctilien.



Illustration 37. La gare routière de Marne-la-Vallée – Chessy dans sa configuration actuelle © SITF / SYSTRA

La gare routière va prochainement connaître un très fort développement avec la création d'une nouvelle gare routière au sud du pôle afin d'accueillir la très forte augmentation de l'offre attendue pour les 10 prochaines années¹⁶.

Le pôle d'échanges dispose d'une capacité de stationnement de 1 818 places réparties sur deux parkings :

- 818 places au nord ;
- 1 000 places au sud.

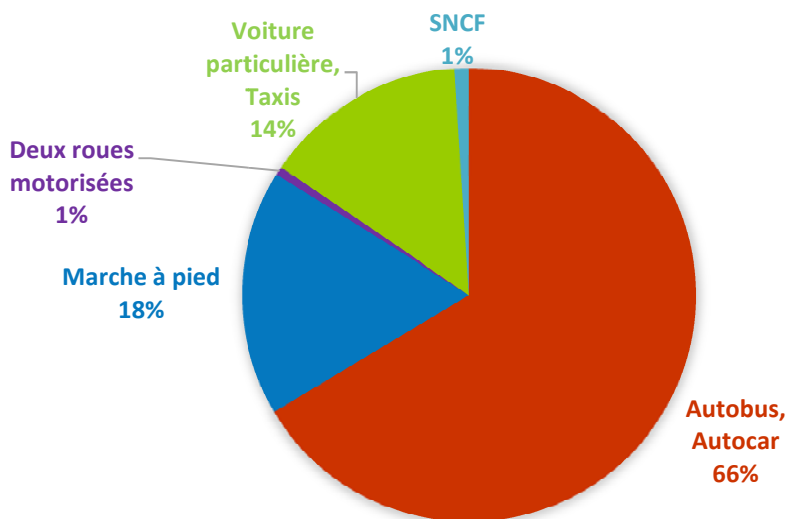


Illustration 38. Parts modales sur le pôle de Chessy (données RATP, traitement SYSTRA)

Si le pôle d'échanges offre aux visiteurs un accès direct aux équipements du parc EuroDisney et une offre multimodale très dense, on déplore d'importants dysfonctionnements qui dégradent très fortement l'offre TC proposée.

En effet, en plus de la saturation de la gare routière qui devrait se régler dès 2018 avec l'ouverture de la gare routière sud, on constate de très fortes congestions des voies d'accès au pôle notamment lors des départs Ouigo, accentuées par la configuration en cul-de-sac de la gare routière ainsi que la convergence des flux autour du giratoire.

Enfin, les portillons d'accès sécurisés au parvis de Disney accroissent sensiblement le temps de correspondance entre les deux futurs pôles nord et sud.

¹⁶ Cf. Chapitre 2.5.1 : « Perspectives d'évolution du territoire – les projets de transport en commun »



Illustration 39. L'importance des pratiques de dépose minute et la concentration des flux (bus, taxis, véhicules particuliers) accédant ou sortant du pôle génèrent de nombreux dysfonctionnements (photo : STIF).

- **Gare du Val d'Europe**

La gare RER du Val d'Europe, terminus potentiel de la ligne de TCSP, est desservie par le RER A et dispose de deux voies à quai. La gare est desservie de 5h15 à 1h12 tous les jours, mais tous les trains ne marquent pas l'arrêt en gare. On compte 17 500 voyageurs par jour.

Elle abrite par ailleurs une gare routière desservie par 7 lignes du réseau Pep's et par trois lignes du réseau départemental Seine-et-Marne Express. Elle accueille également la ligne de Noctilien N 130 vers la Gare de Lyon.



Illustration 40. La gare routière du Val d'Europe dans sa configuration actuelle – © STIF

Ce pôle d'échanges dispose d'une très forte part modale modes doux (51%) : en effet, ce pôle est situé en plein cœur urbain du Val d'Europe et les usagers se rabattent essentiellement à pied.

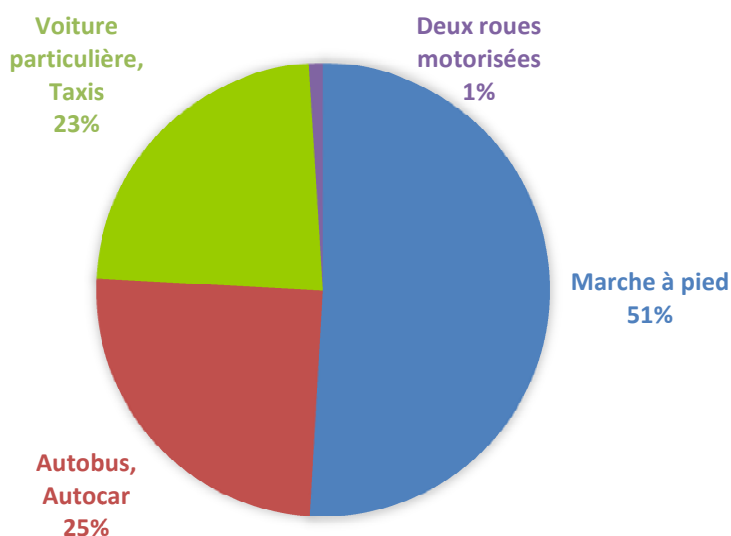


Illustration 41. Parts modales sur le pôle d'échanges du Val d'Europe (données RATP, traitement SYSTRA)

La gare du Val d'Europe est par ailleurs équipée d'un parking relais de 645 places créé en 2009 et labellisé par le STIF. Ce parc-relais pourrait être un atout pour le report modal des véhicules particuliers vers le TCSP ; la localisation du terminus à proximité est donc un enjeu de ce rabattement.

L'attractivité du pôle est la conséquence de plusieurs facteurs complémentaires :

- Une gare routière existante en correspondance avec le RER A;
- La desserte du centre urbain du Val d'Europe et du centre commercial ;
- Le site propre bus existant sur le Cours de la Gondoire qui permet une meilleure efficacité des bus.

Toutefois, le pôle souffre de dysfonctionnements qui nuisent à l'efficacité des TC. Ainsi, la densité de circulation sur les carrefours conflictuels aux heures de pointe est pénalisante pour les bus qui perdent plusieurs minutes avant de pouvoir rejoindre la gare routière.

Par ailleurs, au sud du Boulevard circulaire, on note la présence d'une réserve foncière appartenant à l'EPA ayant pour vocation l'implantation de l'extension du PEM existant pour accueillir la future offre TC du secteur. En effet, l'arrivée du TCSP sur le pôle pourrait mener à la saturation de la gare routière. L'offre TC devra être réorganisée et une nouvelle gare routière pourrait être nécessaire au cas-où la gare routière actuelle ne s'avérerait pas optimisable.

- **Aménagement de voirie en faveur des transports en commun**

Le cours de la Gondoire, l'axe qui relie le Boulevard Circulaire à la RD 231, a été aménagé par l'EPA pour permettre de desservir le centre hospitalier de Marne-la-Vallée. Cet axe d'environ 600 mètres de long aménagé en 2013 a été équipé de deux voies dédiées aux bus en insertion bilatérale. Cet aménagement a été financé par l'EPA, le STIF et la Région Ile-de-France.



Illustration 42. Insertion bilatérale du couloir de bus sur le Cours de la Gondoire (© STIF)

d. Les circulations douces

Le territoire d'étude ne dispose que de très peu d'aménagements cyclables à l'heure actuelle. On compte aujourd'hui une piste cyclable aménagée sur le cours de la Gondoire au Val d'Europe ainsi qu'une piste cyclable sur la RD 5d (avenue Charles de Gaulle) dans Esbly entre la rue du Commandant Berthault et l'avenue Foch.

Toutefois, aussi bien le Conseil Général de Seine-et-Marne que la Communauté d'agglomération de Marne & Gondoire ou encore le SAN du Val d'Europe sont porteurs de projets de développement de leur réseau cyclable.

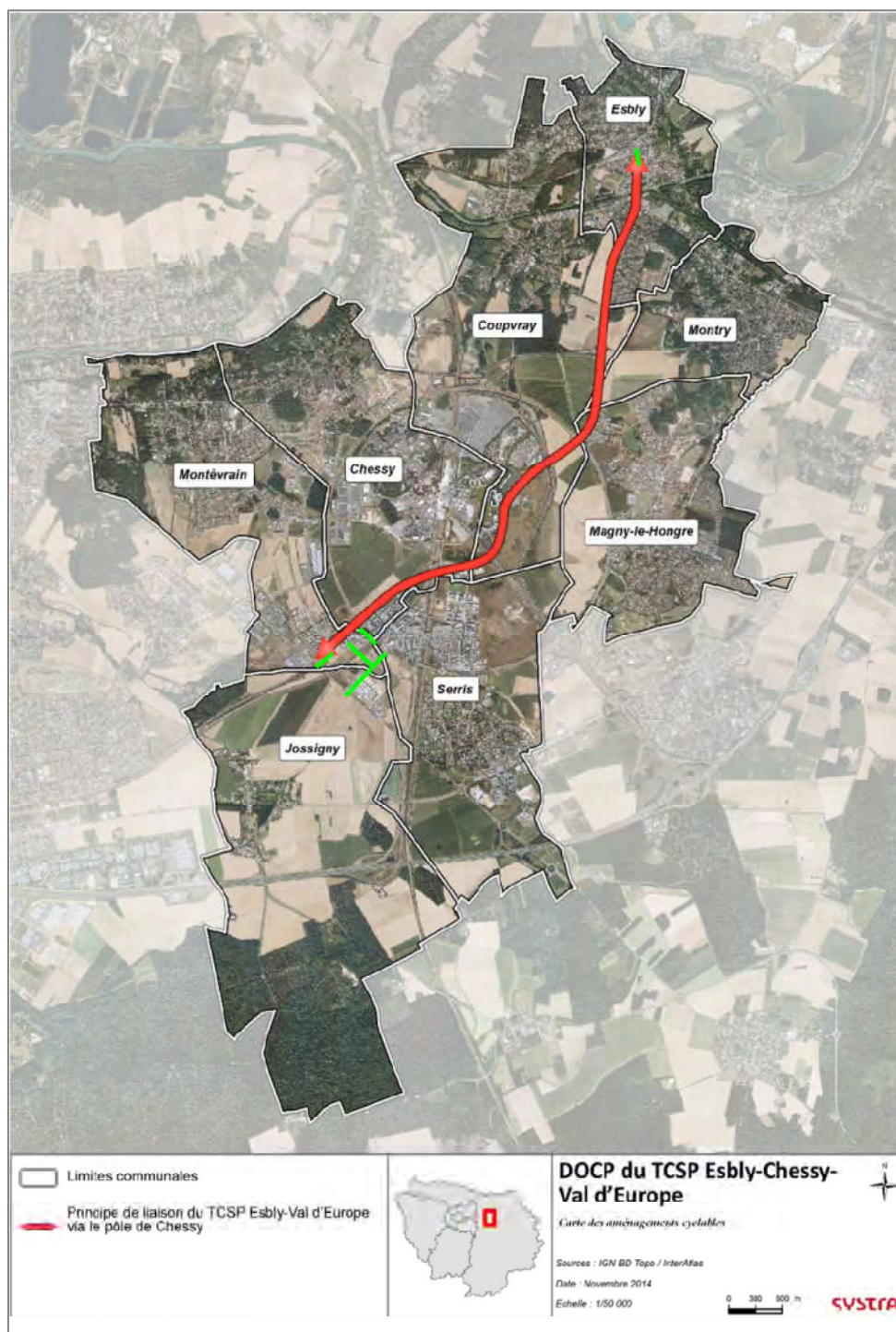


Illustration 43. Itinéraires cyclables existants sur le secteur d'étude

Sur le secteur du Val d'Europe, le SAN ainsi que l'EPAFrance mènent une politique volontariste de mise en place d'itinéraires cyclables comme en témoigne la carte ci-après.

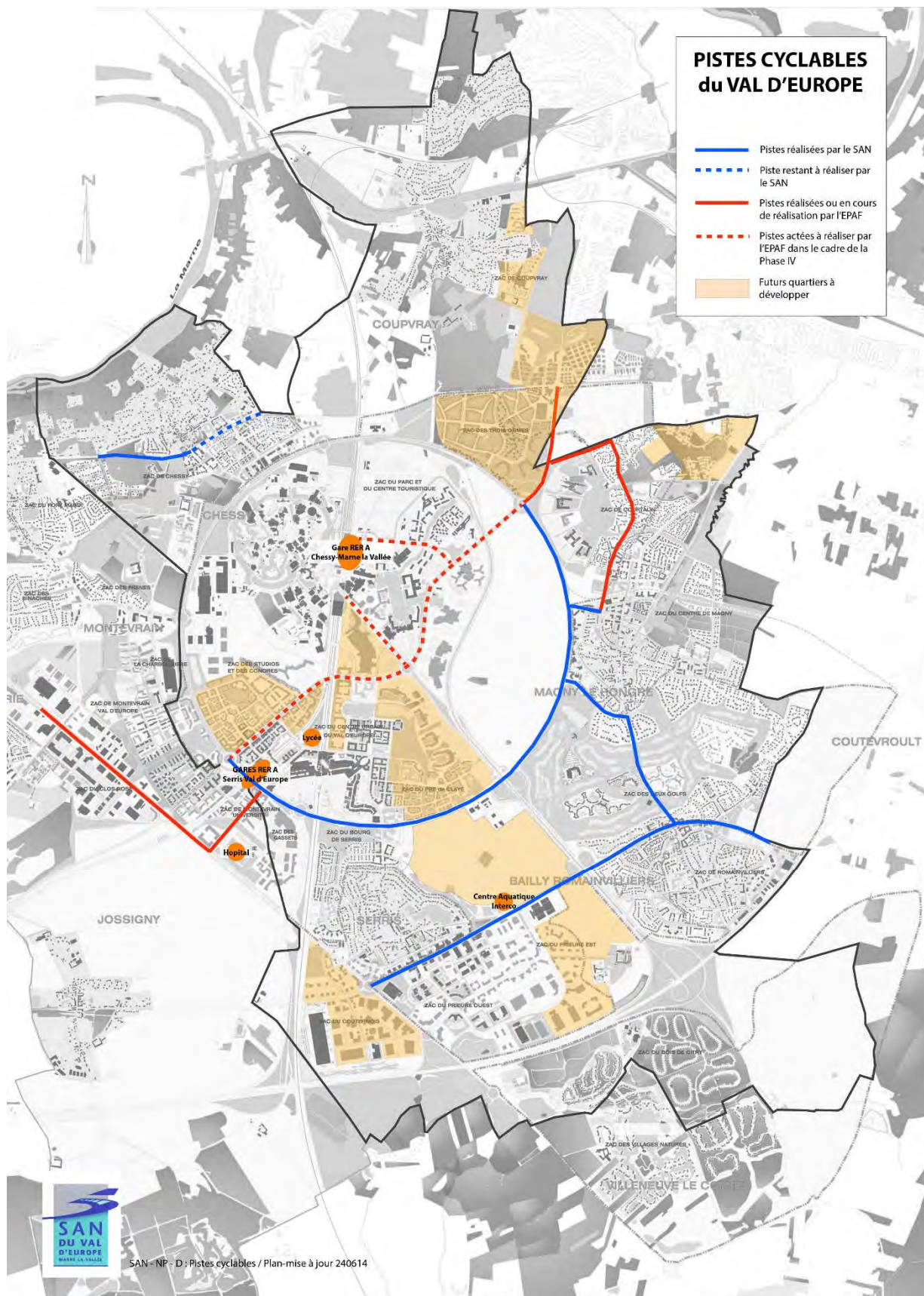


Illustration 44. Pistes cyclables existantes et en projet sur le territoire du SAN du Val d'Europe (source : SAN Val d'Europe)

2.4 Les déplacements

2.4.1 Migrations alternantes domicile – travail en 2009

a. Les migrations domicile-travail entre les communes de la zone d'étude

Les migrations alternantes domicile-travail entre les communes du secteur d'étude représentent entre 60 et 700 déplacements par sens et par jour.

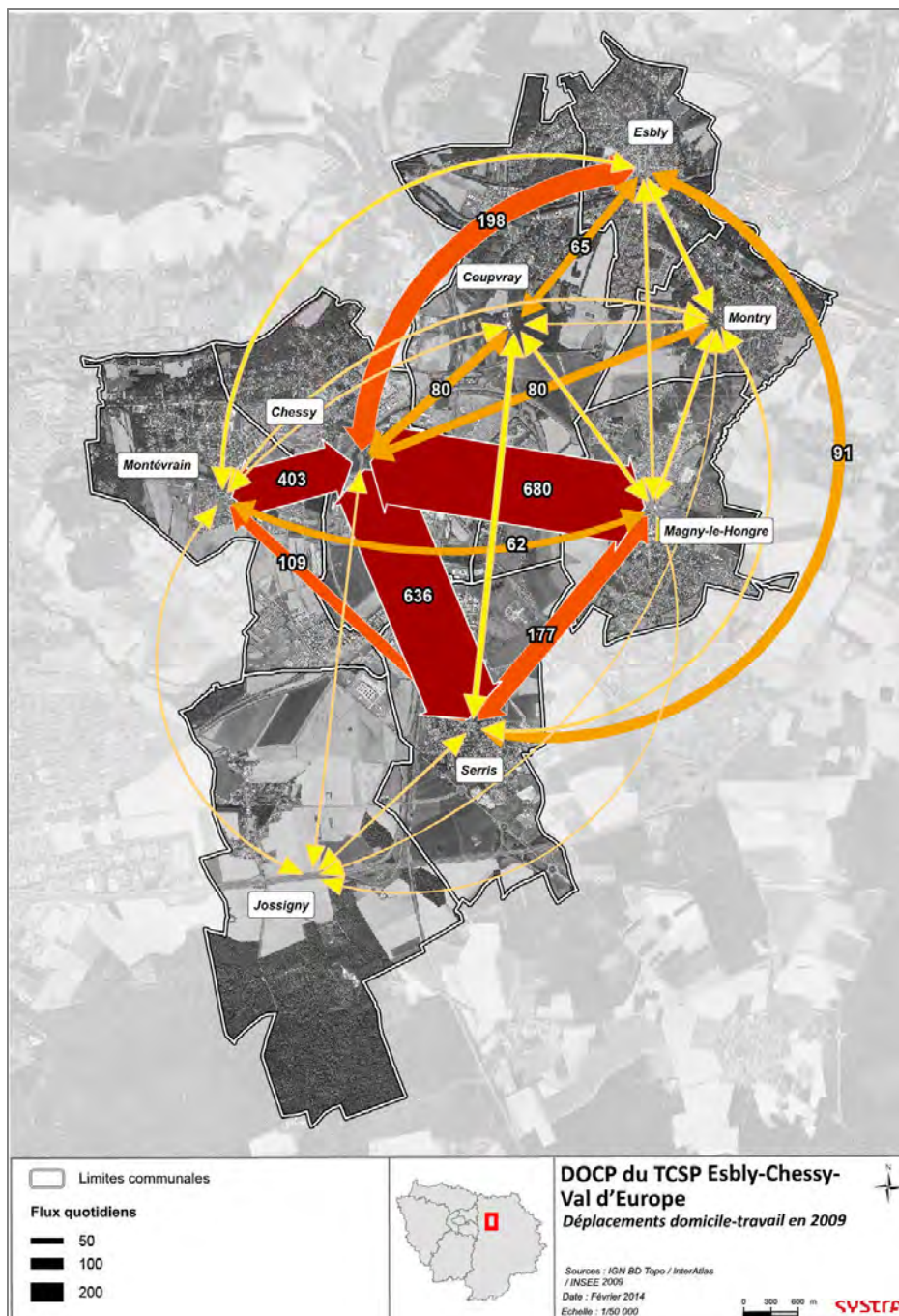


Illustration 45. Flux domicile-travail internes au secteur d'étude

Le secteur du Val d'Europe exerce une attraction forte sur les communes avoisinantes. En effet, la majorité des flux internes au secteur d'étude sont orientés sur la commune de Chessy où se trouvent les parcs Disney, de nombreux hôtels (ainsi que le pôle d'échanges multimodal). Serris, où se trouve le centre commercial du Val d'Europe, forme la deuxième commune d'accueil des flux domicile-travail internes à la zone d'étude.

b. Les migrations domicile-travail depuis ou vers la zone d'étude

Dans cette partie sont étudiés les déplacements depuis les communes desservies par les lignes de transport lourds ou structurants de la zone d'étude. Les gares ou stations de ces lignes localisées sur le secteur d'étude constituent des points d'injection importants de trafic. L'analyse de ces flux permet d'envisager les besoins de rabattement et de diffusion sur le secteur, auxquels pourra répondre le TCSP en projet.

Au total, 21 600 personnes entrent quotidiennement sur la zone d'étude. Parmi elles, 10 400 personnes ont pour destination Chessy et 5 330 la commune de Serris. Cela représente 73% des flux entrants, qui ont pour destination le bipôle de Chessy – Val d'Europe, ce qui s'explique par l'importance économique du pôle.

Les échanges du secteur d'étude vers le reste de la Région Ile-de-France sont importants. Plus de 23 000 déplacements quotidiens domicile-travail se font ainsi entre le secteur d'étude et la Région.

Les navettes vers ou depuis Paris et le bassin de Meaux sont bien inférieures, ne dépassant pas les 4 000 déplacements quotidiens pour Paris ou les 1 000 déplacements quotidiens pour le bassin de Meaux.

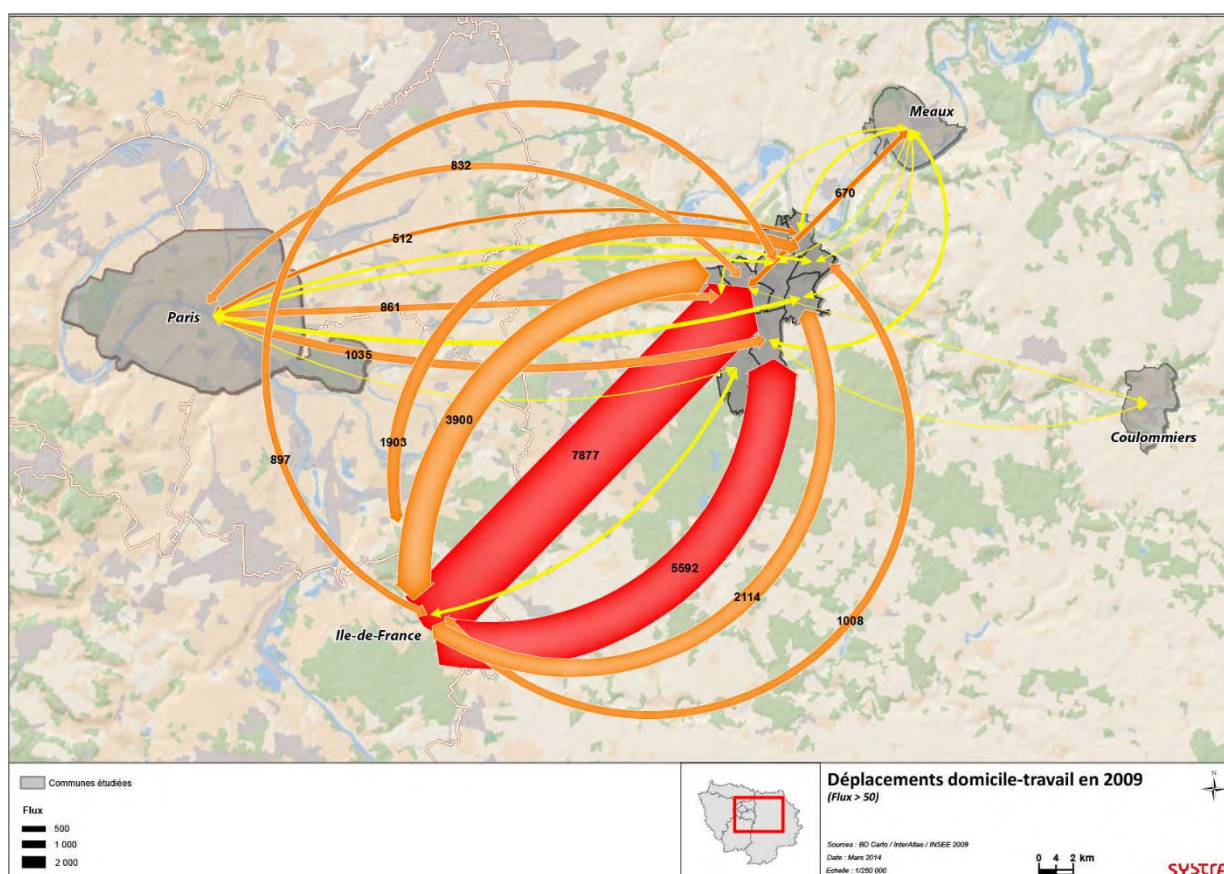


Illustration 46. Flux domicile-travail depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle francilienne

A l'échelle de la Seine-et-Marne, le pôle de Chessy constitue la principale destination des flux domicile-travail.

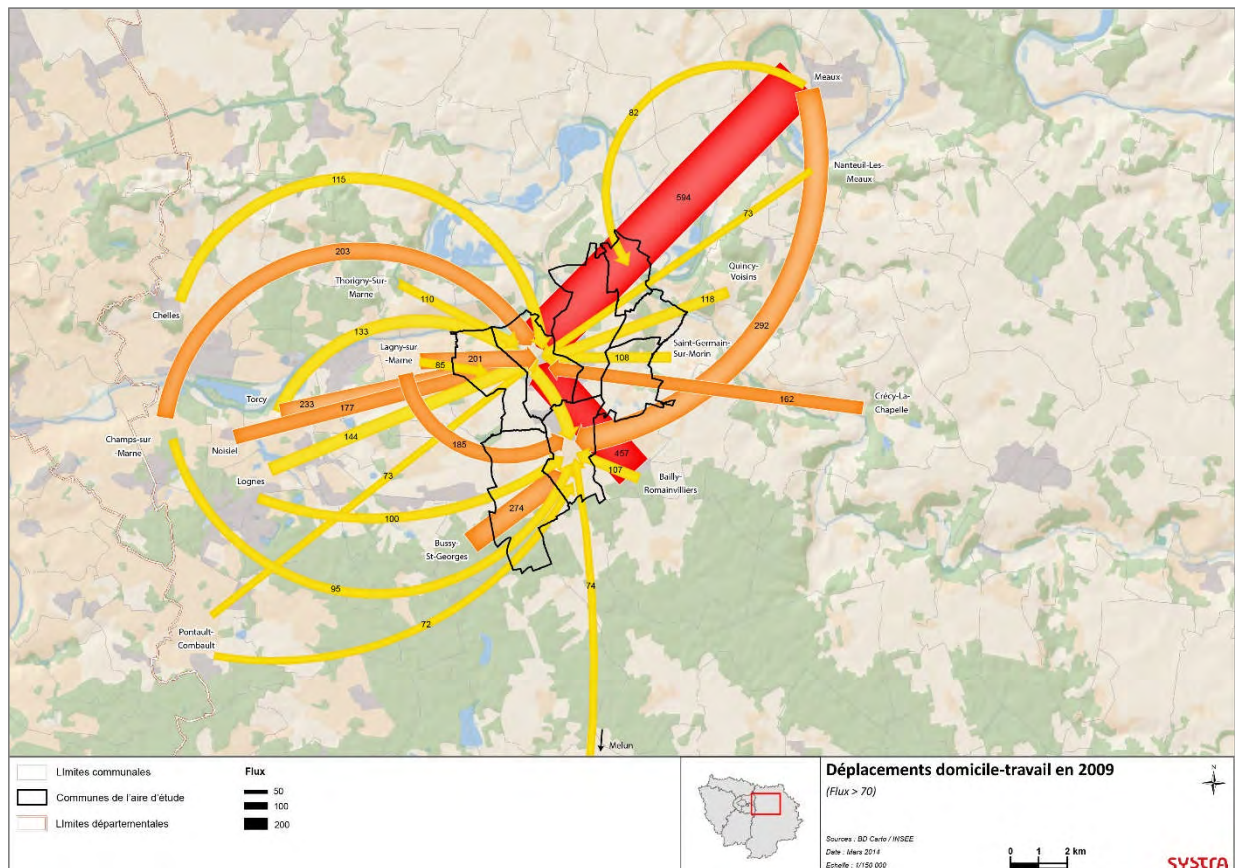


Illustration 47. Flux domicile-travail depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle seine-et-marnaise

2.4.2 Répartition modale des déplacements domicile-travail dans le secteur d'étude¹⁷

Au sein du secteur d'étude, la part modale de l'automobile pour les déplacements domicile-travail est de 49,7%. Les transports collectifs assurent quant à eux 42,7% des déplacements liés au travail. La part modale de la voiture augmente à mesure que l'on s'éloigne du bi-pôle de Cheshy – Val d'Europe. En effet, alors que la part des déplacements domicile-travail en transports collectifs atteint 58 ou 61% pour les relations Cheshy – Serris ou Cheshy – Magny-le-Hongre, elle n'atteint plus que 22% pour les relations Esbly – Serris ou Montévrain – Serris. Elle est nulle pour les relations Coupvray – Esbly.

Ainsi, le projet de TCSP viendra proposer un lien attractif entre Esbly, Coupvray et le bi-pôle de Cheshy – Val d'Europe. Il constituera une alternative à l'utilisation de la voiture particulière.

¹⁷ Source : Navettes INSEE 2009

2.4.3 Migrations alternantes domicile-études

a. Les migrations domiciles-études entre les communes de la zone d'étude

Les flux domicile-études sont faibles au sein de la zone d'étude entre 10 et 155 déplacements par sens et par jour. Les principaux flux se concentrent entre Esbly, Coupvray et Montry (où se trouvent les collèges du secteur) ainsi que sur la commune Serris (Lycée Emilie du Châtelet et antenne universitaire du Val d'Europe).

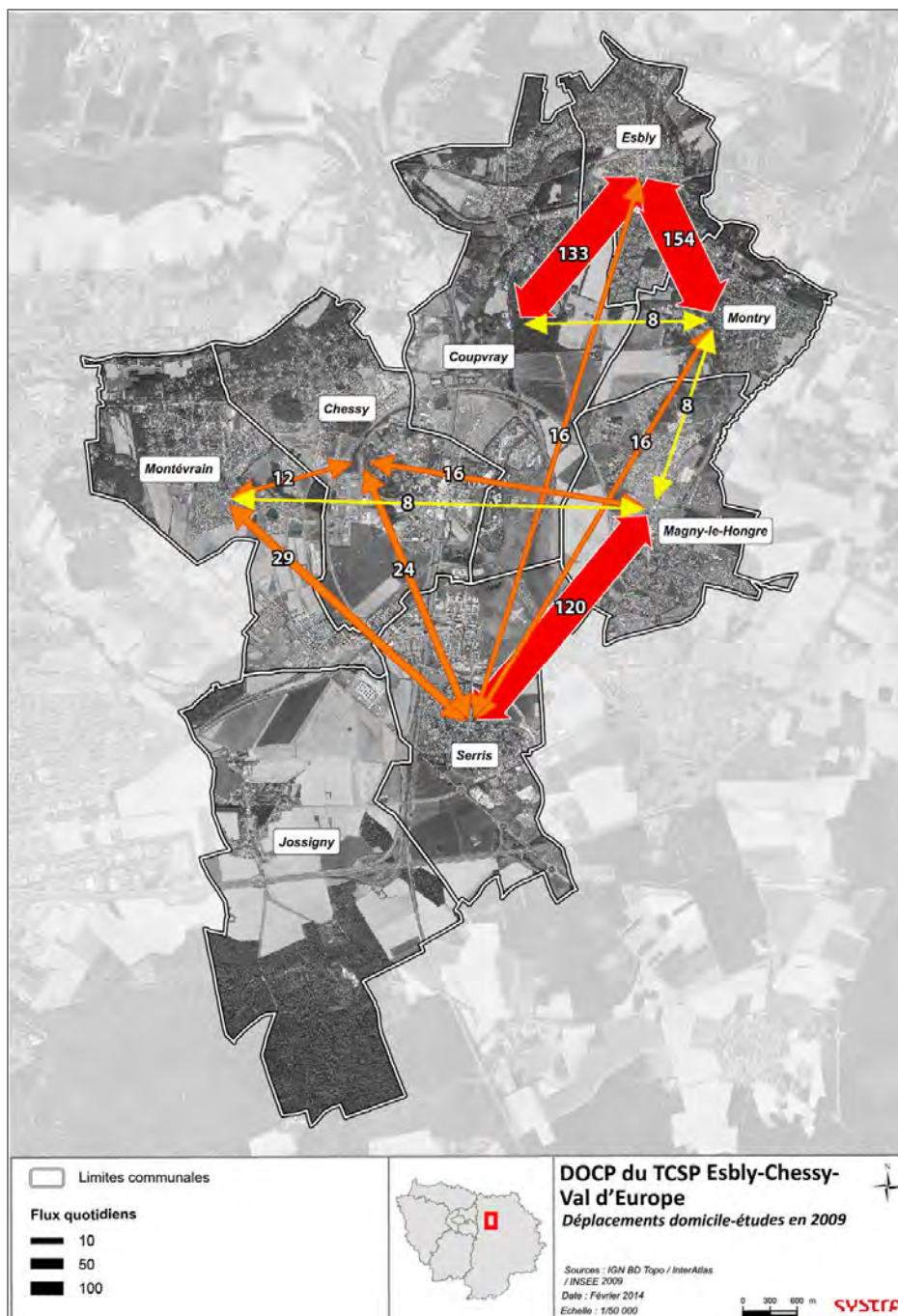


Illustration 48. Flux domicile-études internes à la zone d'étude

b. Les migrations domicile-études depuis ou vers la zone d'étude

A l'instar des flux domicile-travail, la grande majorité des flux domicile-études est en lien avec la Région Ile-de-France. Près de 4 000 déplacements quotidiens sont enregistrés entre le secteur d'étude et les communes de la Région.

On compte un peu plus de 500 flux quotidiens entre le secteur d'étude et Meaux, et près de 700 en lien avec Paris.

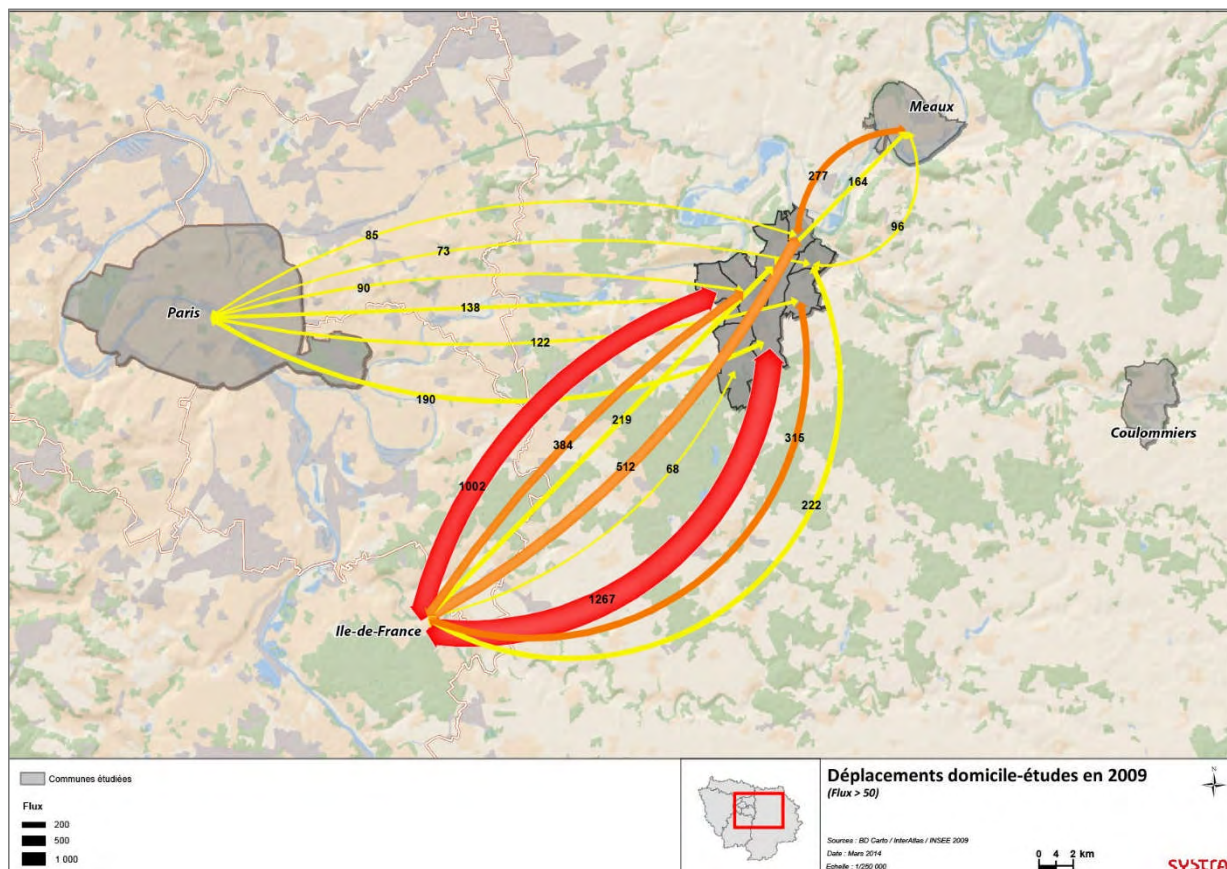


Illustration 49. Flux domicile-études depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle francilienne

2.5 Perspectives d'évolution du territoire (transport et urbanisation)

2.5.1 Les projets de transport en commun

a. Optimisation du pôle gare d'Esbly

Une réflexion est en cours d'initialisation pour engager une démarche pôle PDU.

Cette démarche à l'initiative des acteurs locaux pourra traiter l'amélioration des conditions d'accès au pôle par le traitement des abords et la réorganisation du stationnement par exemple.

b. Optimisation de la gare routière de Chessy et création d'une deuxième gare routière à Chessy sud

Afin de répondre à la hausse attendue de l'offre bus accompagnant le développement du secteur IV de Marne-la-Vallée, l'EPAFrance, le SAN du Val d'Europe, le SIT des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée ainsi que la ville de Chessy ont lancé un projet d'optimisation de la gare routière actuelle ainsi que la construction d'une nouvelle gare routière au sud de l'esplanade sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA et du SAN¹⁸. Par ailleurs, un nouvel accès au RER et la construction d'un nouveau bâtiment voyageurs sont prévus, dans le cadre du réaménagement du pôle d'échanges.

Dans le cadre de la phase IV du développement du secteur IV de Marne-la-Vallée, il est prévu de procéder à une réorganisation de la gare routière de Chessy nord. Ce projet consiste à augmenter le nombre de postes à quai disponibles à 20 (dont 16 pour bus articulés) via le doublement de l'emprise de la gare routière actuelle. La mise en service de cette nouvelle gare routière est prévue en 2016.



Illustration 50. Plan de la gare routière nord du pôle d'échanges de Marne-la-Vallée Chessy à l'horizon 2030 – source : STIF

La gare routière en projet au sud du pôle sera évolutive en fonction de l'avancement des projets urbains et de la demande croissante. Elle comprendra 12 postes à quai lors de sa mise en service en

¹⁸ L'EPA est maître d'ouvrage au cours de la première tranche. Pour la seconde, la maîtrise d'ouvrage sera ensuite assurée par le SAN

2017, puis 23, à l'horizon 2025. La gare routière sud permettra une correspondance facilitée avec le RER A dont la gare terminus doit être dotée d'un second accès à proximité.

Ce projet de pôle est financé par la Région Ile-de-France, le SAN, l'EPAFrance et le Conseil général de Seine-et-Marne.

Deux postes à quai situés à l'entrée Nord de la nouvelle gare routière sont prévus par le projet afin d'assurer la prise en charge et la dépose des usagers de la ligne de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe.

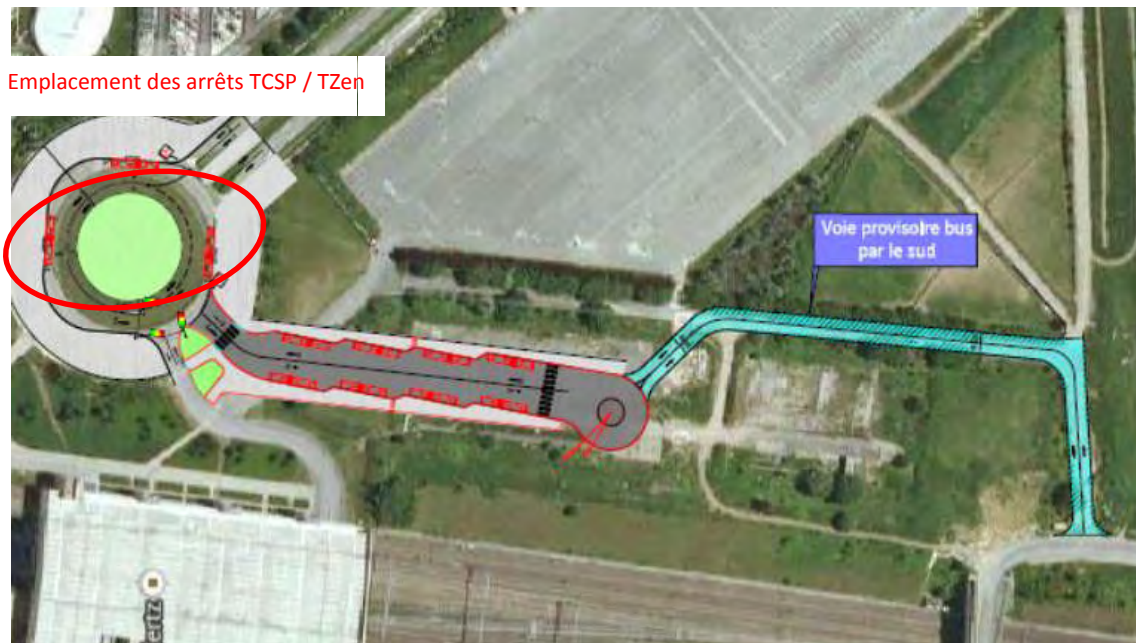


Illustration 51. Plan masse de la première tranche de construction de la gare routière Sud (horizon 2016) avec l'emplacement réservé pour le TCSP – source : EPAFRANCE



Illustration 52. Plan masse de la gare routière sud du pôle d'échanges de Marne-la-Vallée Chessy à l'horizon 2025 avec l'emplacement des postes réservés au TCSP – Source : EPAFRANCE

c. Projet de hiérarchisation du réseau de bus Pep's du PLD de 2008

Le projet de TCSP viendra compléter le réseau urbain PEP's pour lequel le Plan Local des Déplacements (PLD) des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée de 2008 prévoit une hiérarchisation autour de deux niveaux à l'horizon 2015. Le réseau devrait alors comporter des lignes principales structurantes d'une part et des lignes complémentaires de maillage d'autre part. Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe devrait présenter un itinéraire commun avec les projets de lignes D (Lagny – Chessy), F (Chessy – Bailly-Romainvilliers via Val d'Europe) et G (Val d'Europe – Bailly Romainvilliers via Chessy).

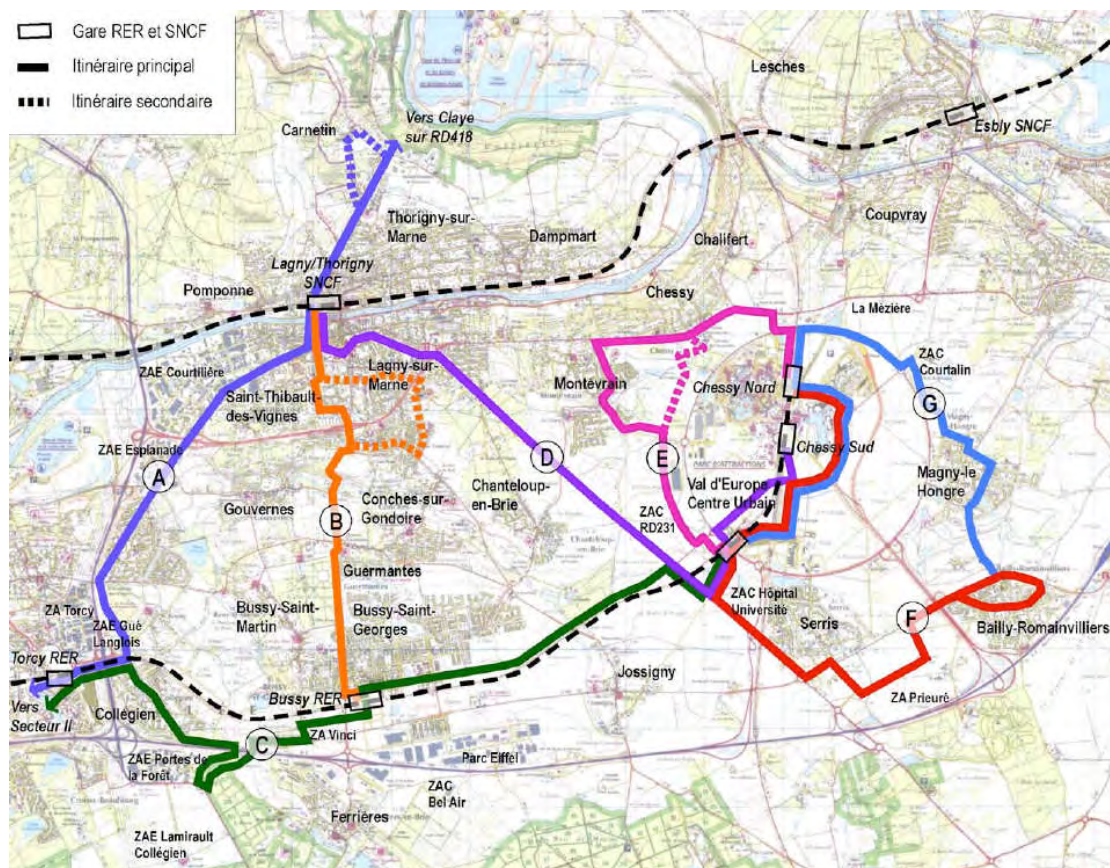


Illustration 53. Réseau structurant objectif du réseau Pep's (source : PLD des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et des communes environnantes)

d. Ligne C du réseau Pep's (Chessy – Torcy via Val d'Europe)

Le projet de ligne C a été identifié dans le cadre du programme d'actions du PLD des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée. Ce programme prévoit le déploiement d'un réseau "objectif" organisé selon deux niveaux de hiérarchie des lignes : des lignes principales et des lignes complémentaires. Dans ce réseau, les lignes principales A à G sont identifiées comme liaisons directes entre les principaux pôles qui empruntent des axes de voiries structurants qui doivent faire l'objet d'aménagements en faveur des bus.

La ligne C est identifiée comme axe de liaison structurant entre les secteurs 2, 3 et 4 de la ville nouvelle avec une desserte plus fine des pôles que celle assurée par le RER A. Cette ligne emprunterait notamment les couloirs de bus du Cours de la Gondoire pour desservir le centre hospitalier et a donc une interface forte avec le TSCP Esbly – Chessy – Val d'Europe.

e. Renforcement de l'offre du RER A sur la branche de Marne-la-Vallée

Le Schéma Directeur du RER A, approuvé par le STIF en 2012, prévoit de renforcer l'offre de la ligne aux heures de pointe afin de faire face à l'augmentation de fréquentation de 15% prévue à l'horizon 2020. Il est ainsi envisagé d'augmenter le nombre de trains desservant Marne-la-Vallée – Chessy aux heures de pointe du matin et du soir à 18, contre 12 actuellement. Ce projet nécessite plusieurs aménagements d'infrastructure (voie de retournement et création de garages supplémentaires en gare de Chessy, acquisition de matériel roulant supplémentaire, renforcement de l'alimentation électrique) dont l'horizon de mise en service est estimé à 2022.

Le Schéma de Principe de cet aménagement est en cours, financé par l'Etat et la Région.

f. Schéma de secteur des RER E et du Transilien P

Dans le cadre du nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), approuvé par le Conseil du STIF du 9 février 2011, le STIF a demandé à RFF et à la SNCF d'engager **un schéma de secteur sur le réseau Est**, comprenant **le RER E et la ligne P**, permettant **d'étudier et de comparer des investissements d'amélioration de la régularité et de la capacité du réseau**, pour mieux répondre aux besoins des usagers.

Le Conseil du STIF du 16 mai 2013 a approuvé :

- **les orientations principales d'amélioration de la ligne**, qui ont vocation à structurer le Schéma Directeur, à savoir :
 - améliorer les performances de la ligne
 - adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs
 - améliorer la qualité de service
- **le programme des études complémentaires** qui permettront de finaliser le Schéma Directeur du RER E à l'Est et de la ligne P, dont l'achèvement est prévu en 2015.

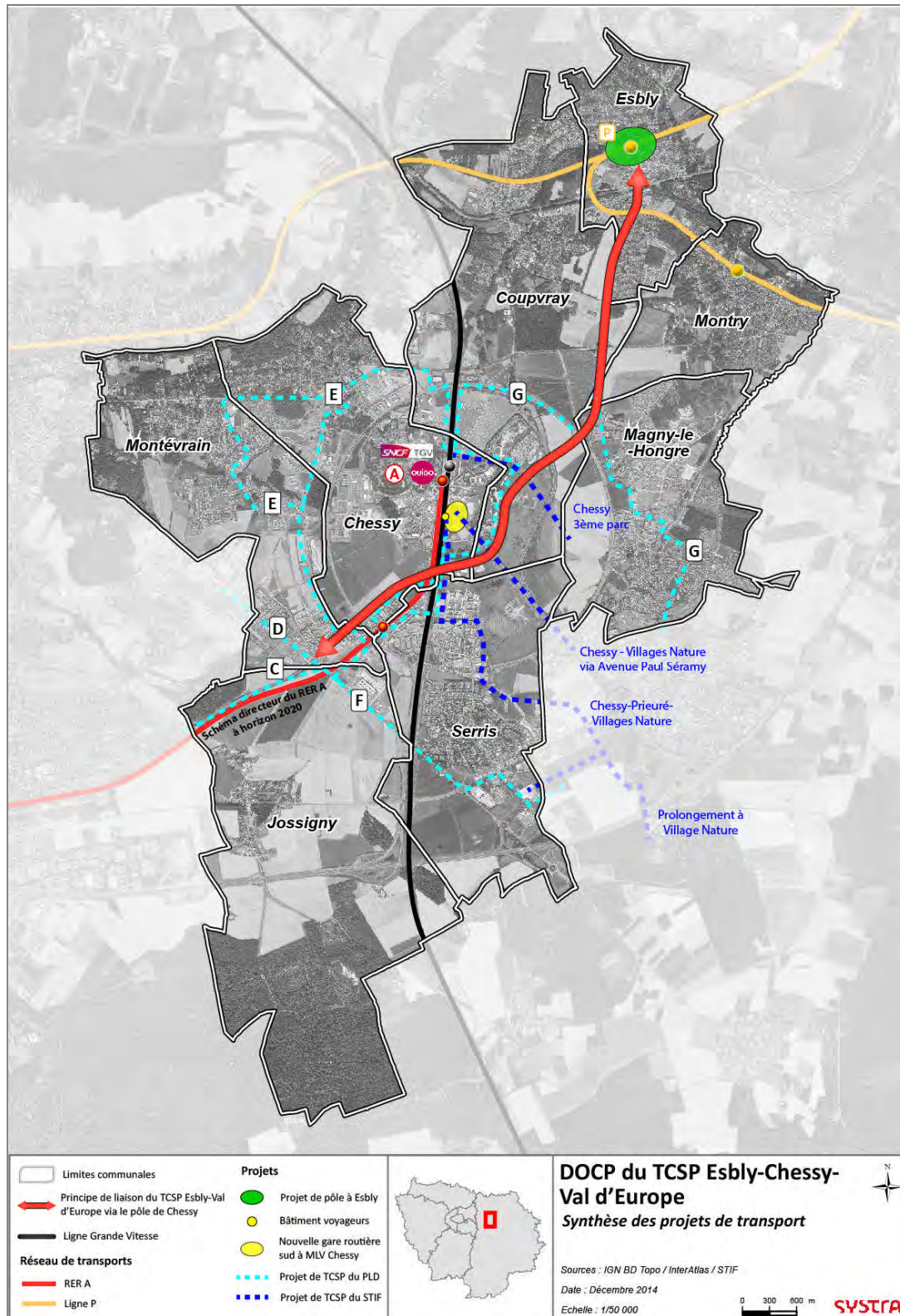


Illustration 54. Synthèse des projets de transport du territoire d'étude

2.5.2 Les projets d'urbanisation

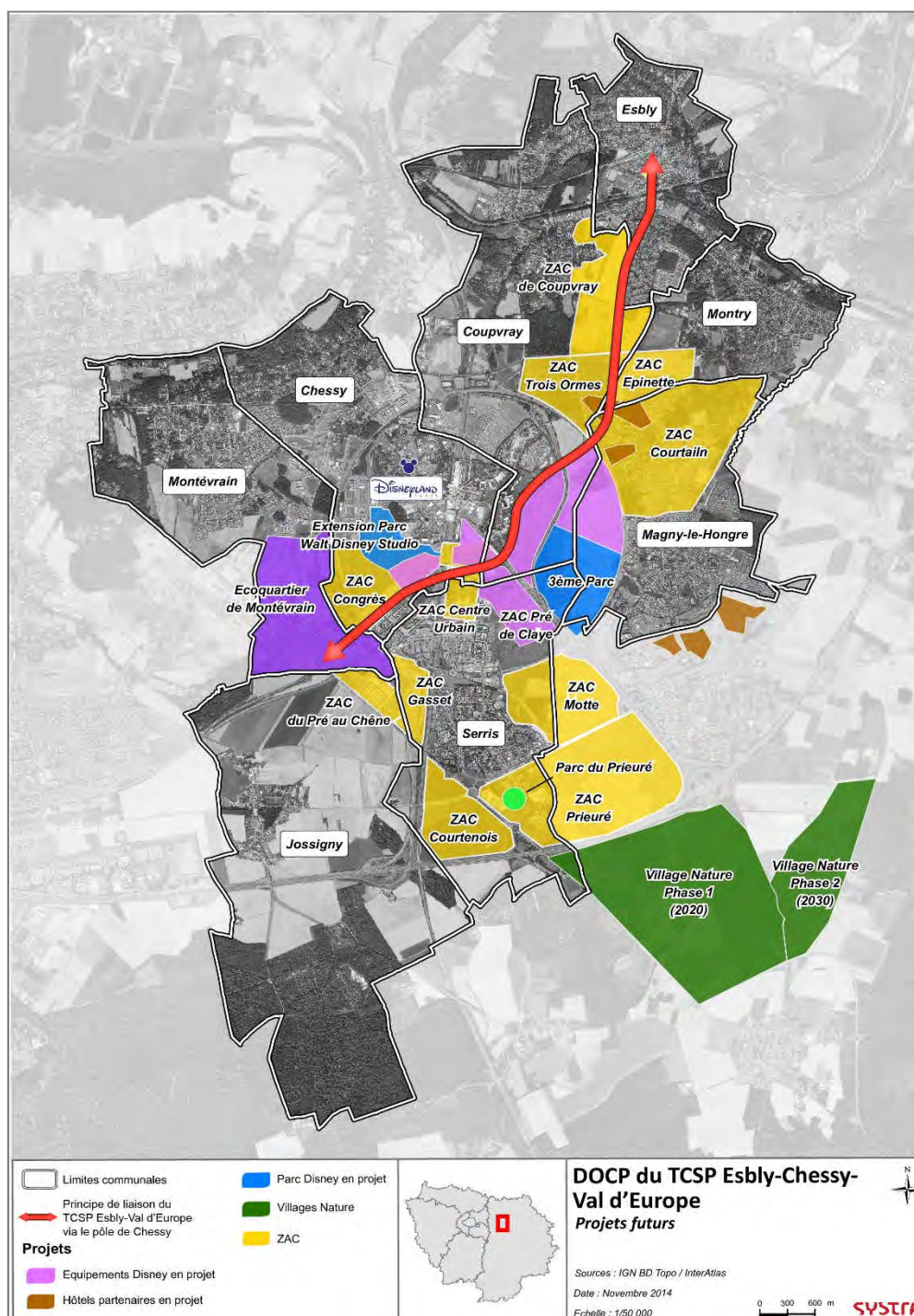


Illustration 55. Carte des projets de développement du territoire d'étude (source données : EPA)

Les territoires traversés par le TCSP en projet font actuellement l'objet d'opérations de densification et de mutation qui vont mener à d'importants changements dans la structure du territoire d'étude.

Récemment livrés, en travaux ou en phase d'étude, les projets urbains vont entraîner de profonds changements visant à reconvertir des zones auparavant exclusivement agricoles en nouveaux quartiers de ville mêlant populations, emplois et équipements. C'est au cœur des projets présentés ci-dessous que le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe doit s'inscrire. Une part importante des projets en cours portés par l'EPA France cherche à anticiper l'arrivée du TCSP et l'EPA a d'ores et déjà procédé à des réservations d'emprises pour faciliter son insertion.

Les tableaux ci-dessous contiennent les objectifs chiffrés de réalisation aux horizons de la phase 4 et 2030 :

Territoires concernés	ZAC	Nombre de logements	Surfaces commerce/activités	Surfaces bureaux	Equipements	Chambres d'hôtel
Coupvray	Coupvray	500	10 000 m ²	1 000 m ²		
Coupvray	Trois Ormes	800	4 165 m ²	6 480 m ²		150
Montry	Epinette					
Magny-le-Hongre	Courtalin	125				2 750
Chessy	Studios & congrès	1 470	3 700 m ²	3 600 m ²		
Serris, Coupvray	Pré de Claye	1 388	1 400 m ²	3 470 m ²		
Serris	Gassets					
Jossigny	Pré au Chêne			37 000 m ²	25 000 m ²	
Serris, Chessy	Centre Urbain Val d'Europe	370	21 000 m ²			
Montévrain	Ecoquartier	2 500	60 000 m ²	150 000 m ²	95 000 m ²	834
TOTAL		7 150	100 265 m²	201 550 m²	120 000 m²	3 734

Illustration 56. Tableau 7 : Tableau récapitulatif des ZAC à horizon phase 4

Territoires concernés	ZAC	Nombre de logements	Surfaces commerce/activités	Surfaces bureaux	Equipements	Chambres d'hôtel
Coupvray	Coupvray	1 200	10 000 m ²	1 000 m ²		
Coupvray	Trois Ormes	1 200	4 165 m ²	6 480 m ²		1 500
Montry	Epinette	800			17 000 m ²	600
Magny-le-Hongre	Courtalin	1070				3 700
Chessy	Studios & congrès	2 100	3 700 m ²	110 000 m ²		790
Serris, Coupvray	Pré de Claye	1 400	1 400 m ²	3 470 m ²		1 900
Serris	Gassets		37 000 m ²	115 000 m ²	55 000 m ²	
Jossigny	Pré au Chêne			38 000 m ²	25 000 m ²	
Serris, Chessy	Centre Urbain Val d'Europe	371	21 000 m ²			
Montévrain	Ecoquartier	2 500	60 000 m ²	150 000 m ²	95 000 m ²	834
TOTAL		10 640	140 000 m²	424 000 m²	175 000 m²	9 424

Illustration 57. Tableau 8 : Tableau récapitulatif des ZAC à horizon 2030

A l'horizon 2030, il est prévu 10 640 logements, 140 000 m² de commerces et activités, 424 000 m² de bureaux, 175 000 m² d'équipements et 9 424 chambres d'hôtel supplémentaires.

Les données relatives aux projets sont issues des échanges avec les partenaires de la présente étude (communes et aménageurs) ainsi que des documents de planification et de programmation récoltés.

Les paragraphes ci-après détaillent les projets de ZAC sur lesquels le projet de TCSP aura un impact fort.

a. ZAC du Pré au Chêne à Jossigny

La réalisation de cette ZAC est placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPAMarne. Le seul projet en cours sur la ZAC du Pré au Chêne est le projet de *Carré Haussmann* pour lequel la promesse de vente a été signée le 5 décembre 2013. Le programme comprend un ensemble de 4 immeubles sur 38 000 m² et devrait accueillir 2 000 à 2 500 emplois à terme. La livraison des premiers lots est prévue en 2016.

Par ailleurs, la ZAC du Pré au Chêne comprend 25 000 m² de terrain dédiés à l'extension du campus universitaire du Val d'Europe. La livraison de cet équipement n'est pas programmée avant 2022.

b. Ecoquartier de Montévrain

Le sud-est du territoire communal de Montévrain accueille un projet d'écoquartier qui comprend au total 4 ZAC :

- ZAC de Montévrain Val d'Europe ;
- ZAC de Montévrain Charbonnière ;
- ZAC du Clos Rose ;
- ZAC de Montévrain Université ;

La programmation de l'écoquartier prévoit les éléments suivants :

- 2500 logements familiaux (dont 25 % de logements sociaux et 10 % de logements à prix maîtrisés) ;
- 810 unités de résidences ;
- 834 chambres d'hôtel/ résidences services ;
- 150 000 m² de bureaux ;
- 60 000 m² de commerces/services de proximité ;
- 23 Ha d'activités ;
- 65 000 m² d'équipements ;
- 30 000 m² d'équipements universitaires ;
- Un Parc de 19 Ha ;
- Un coeur agro-urbain de 17 ha ;
- **Une réserve foncière de 0,5ha pour une gare routière au sud du boulevard Circulaire.**

L'écoquartier devrait être achevé à l'horizon 2030.

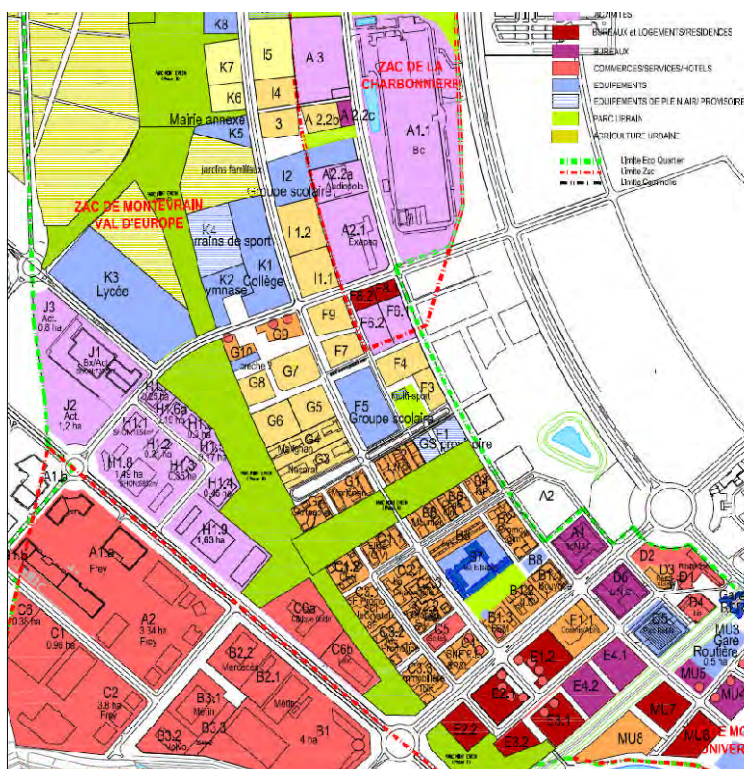


Illustration 58. Programme d'affectation des parcelles de l'écoquartier de Montévrain – source : EPAMarne

c. ZAC Pré de Claye à Serris

La ZAC du Pré de Claye se situe à l'est de la ZAC du centre urbain du Val d'Europe, sur la commune de Serris. L'urbanisation de cette ZAC sera réalisée par étapes et comprendra notamment 1 400 logements et équipements induits, 1 900 chambres d'hôtel, 400 unités d'hébergement spécifique (étudiants, employés Disney,...) et 15.4 ha de parc urbain (dont 6 ha de plans d'eau et de cheminements). L'horizon de réalisation de ce projet est fixé à 2025.

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe desservira la ZAC du Pré de Claye à son extrémité nord au niveau de l'avenue Séramy. Le programme de la ZAC du Pré de Claye intègre par ailleurs la réservation et la validation technique d'une emprise pouvant accueillir un transport en commun en site propre reliant Village Nature et le secteur du Prieuré au Triangle de Bellesmes.

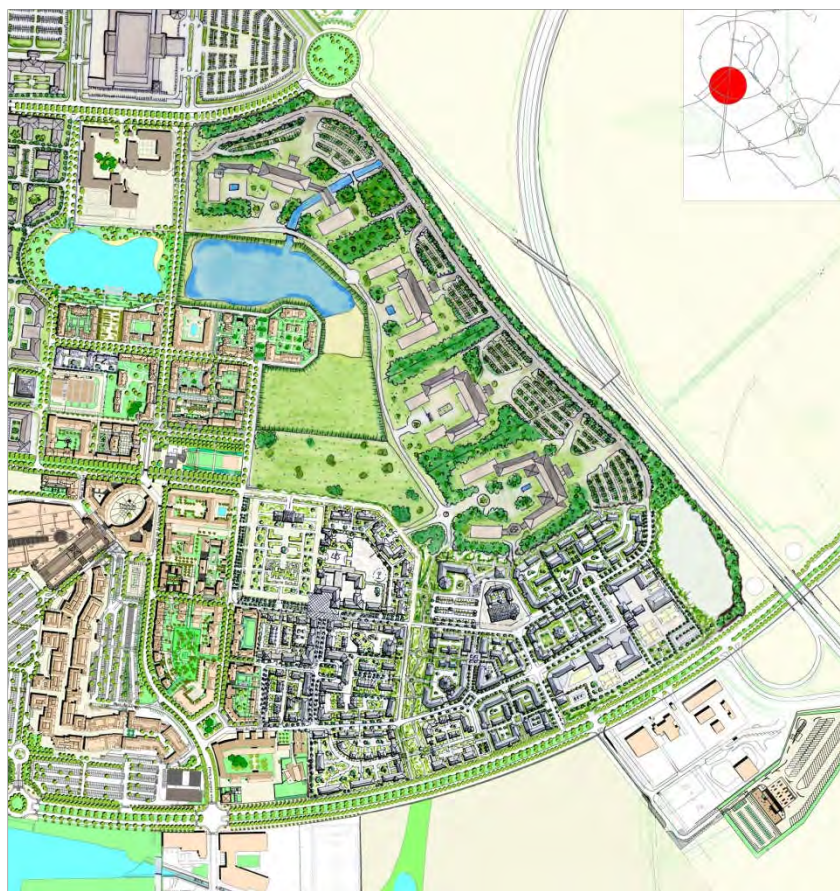


Illustration 59. Parti d'aménagement retenu pour la ZAC du Pré de Claye – réalisation DISNEY, source EPAFrance

d. ZAC des Studios et Congrès à Chessy

La ZAC des Studios et Congrès se situe au sud de la commune de Chessy et s'étend sur 148 hectares (dont 3ha sont situés sur la commune de Coupvray). La ZAC est divisée en 3 quartiers qui répondront à trois objectifs précis :

- Le **quartier ludique ouest** accueillera l'extension du parc de loisirs *Walt Disney Studio* ;
- Le **quartier touristique** sera limitrophe du parc *Walt Disney Studio* étendu et accueillera le futur accès sud de la gare TGV de Marne-la-Vallée – Chessy ;

- Le quartier du **Centre urbain ouest** accueillera la poursuite du développement du centre urbain du Val d'Europe en veillant à l'équilibre emploi – population et en tenant compte des projets d'aménagement en cours dans les communes voisines de Montévrain et de Serris. Ce quartier de la ZAC comprendra notamment un centre de congrès de 40 000 m² de surface de plancher, un programme d'habitation à dominante collective d'un maximum de 2 100 logements ainsi que des commerces de proximité d'une surface de 11 000 m². Les 300 premiers logements familiaux devraient être livrés dès 2016 en même temps que 1 950 m² de surfaces dédiées aux commerces.

La ZAC des Studios et des Congrès doit être achevée à l'horizon 2030.

La ZAC des Studios et des Congrès compte sur le développement des transports collectifs pour appuyer son implantation dans le secteur IV. Le programme de la ZAC prévoit ainsi la réservation d'emprises pour l'insertion de voies en site propre pour les bus le long des voies structurantes telles que l'avenue Hergé ou le Bd Circulaire. Le tracé du TCSP en projet se trouve dans un rayon de 400m des équipements (hôtel, centre des congrès, ...) et logements de la ZAC en projet.

e. **ZAC des Trois Ormes à Coupvray**

Le projet de ZAC des Trois Ormes doit permettre d'organiser le développement d'un nouveau quartier en lien et en cohérence avec les quartiers existants de Coupvray et le patrimoine naturel et historique du secteur.

Le programme global des constructions prévoit :

- Un quartier d'habitation avec un total de 1 200 logements à horizon 2025 ;
- 6 480 m² de bureaux ;
- La création de nouveaux hôtels au sud de l'emprise de la ZAC destinés à pérenniser et affirmer la vocation touristique du secteur avec environ 1 500 chambres à l'horizon 2030.

Le projet de ZAC prévoit par ailleurs une réservation de terrains destinés à accueillir des équipements publics communautaires qui s'appuient sur et se justifient par la centralité nouvelle du quartier créé.

Ce projet de ZAC intègre la prévision à terme d'un transport en commun en site propre, en particulier sur l'avenue de l'Europe prolongée. Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe est donc identifié comme un axe structurant du territoire qui lui permettra d'être accessible rapidement depuis les grands pôles multimodaux du secteur.

f. **ZAC de Coupvray**

La zone d'aménagement concerté de Coupvray se situe à l'est de la commune, à proximité des limites communales d'Esbly et de Montry, et s'étend sur 79 hectares. Le projet de ZAC de Coupvray est situé en dehors du périmètre d'intervention de la convention Disney. Toutefois, elle est liée à la ZAC des Trois Ormes présentée ci-avant et est placée sous Maîtrise d'Ouvrage d'Art conjointe de la Ville de Coupvray et de l'EPAFrance

Le programme global des constructions prévoit à l'horizon 2030 un quartier mixte alliant logements et équipements de proximité, une zone d'activité, une trame verte ainsi que des parcelles vouées à l'agriculture urbaine.

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe est identifié comme une véritable épine dorsale de la ZAC de Coupvray car il permettra d'assurer le lien des nouveaux quartiers avec les grands pôles multimodaux du secteur.

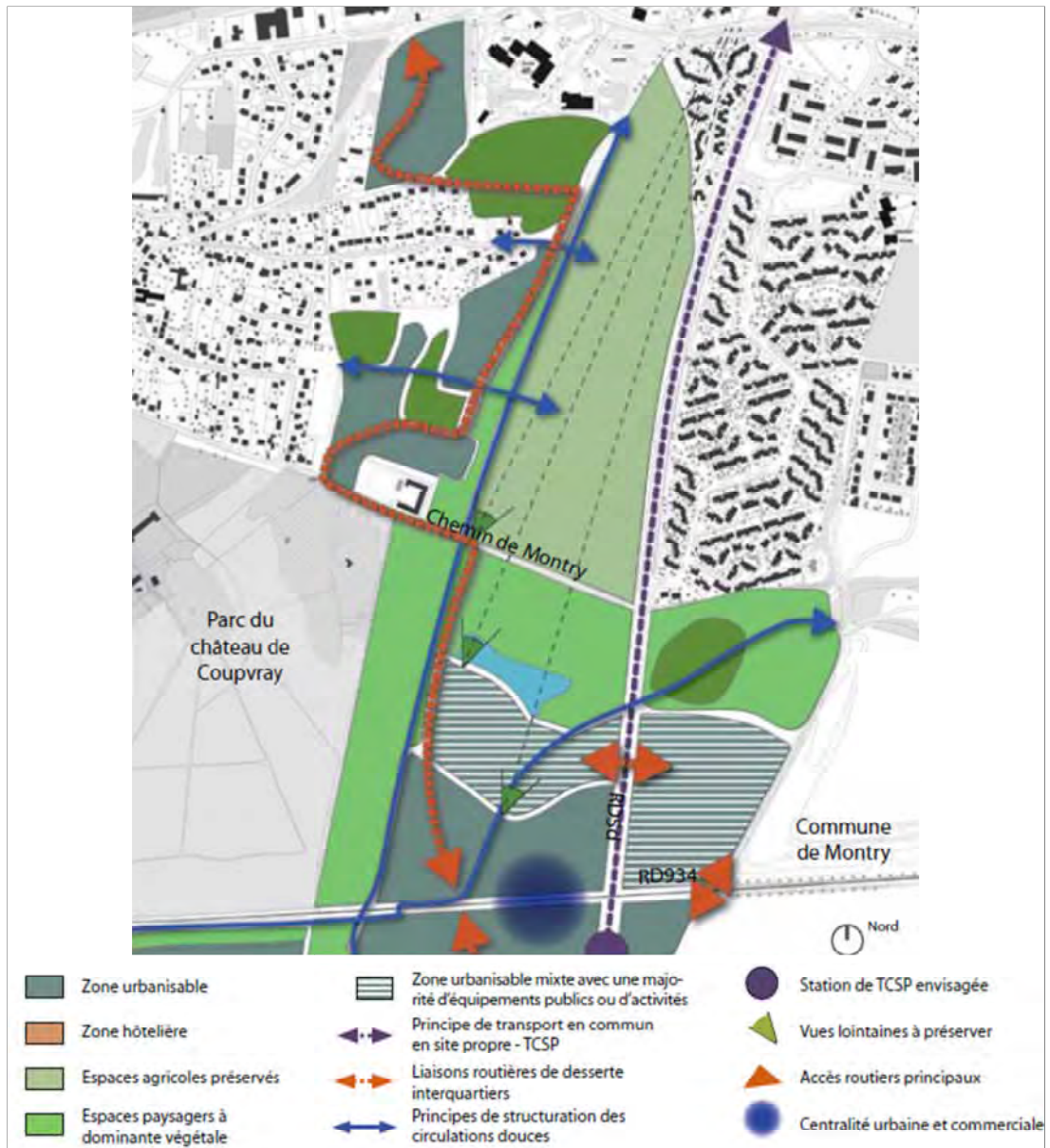


Illustration 60. Orientations d'aménagement de la ZAC de Coupvray – source : EPAFrance

2.5.3 Les projets routiers

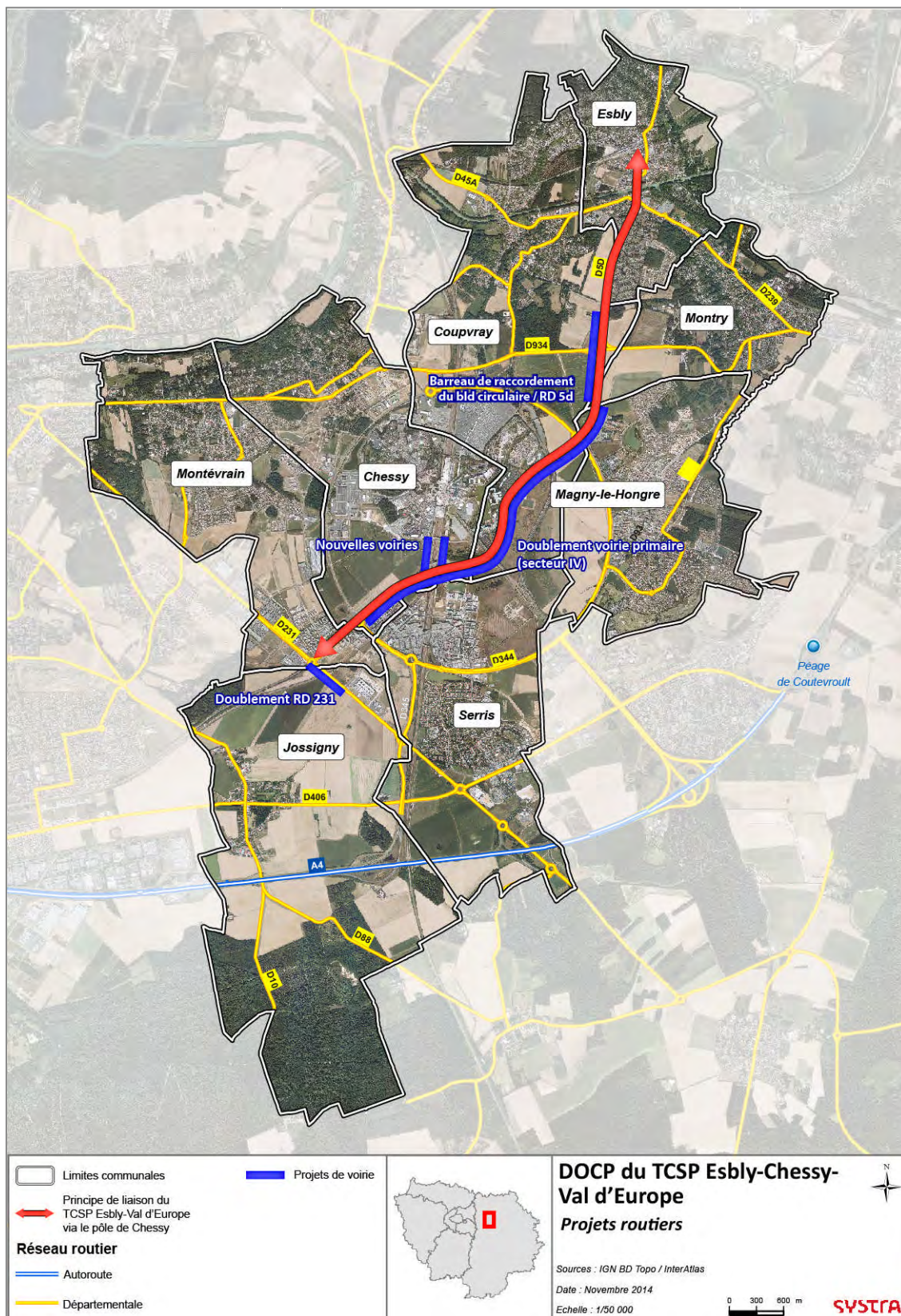


Illustration 61. Projets routiers sur le territoire d'étude

a. Prolongement – raccordement avenue de l'Europe – RD934 et RD5d

Dans le cadre de la phase 4 du développement du secteur IV de Marne-la-Vallée, l'Etat, représenté par l'EPAFrance au titre de la « convention relative à la voirie primaire du secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée » du 18 novembre 1993, réalise une voie nouvelle qui permettra d'assurer la liaison entre l'échangeur des routes départementales 934 et 5d, et le boulevard circulaire (RD 334).

Cet aménagement concerne le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe car le tracé étudié devrait emprunter cette infrastructure pour rejoindre la RD 5d depuis l'avenue Schuman.

La première phase de travaux est en cours et correspond à la création d'un carrefour giratoire à l'extrémité actuelle de l'avenue de l'Europe, d'un carrefour giratoire à l'extrémité Nord du projet, sur la RD 934, et d'un barreau routier entre ces deux giratoires à 2x1 voie.

La seconde phase consiste à la mise en 2x2 voies de l'avenue de l'Europe existante et du nouveau barreau créé en phase 1 (sur une largeur de chaussée de 7 m avec un terre-plein central de 8 mètres de large). Alors que le doublement de l'Avenue de l'Europe est programmé, le doublement du barreau en cours de réalisation n'est pas programmé à ce jour.

b. Doublement de voiries primaires du secteur IV de Marne-la-Vallée

Dans le cadre de la phase 4 du développement du secteur IV de Marne-la-Vallée, l'Etat, représenté par l'EPAFrance, prévoit d'importants aménagements de voirie pour accompagner le développement économique du territoire. Il est notamment prévu de doubler l'avenue Schuman entre le Boulevard du Parc et l'accès à l'hôtel Sequoia Lodge et l'avenue Hergé entre l'Avenue Paul Séramy et le Boulevard du Grand Fossé (Boulevard circulaire). L'EPAFrance a réservé des emprises d'une largeur moyenne de 40m sur ces axes, ce qui comprend l'emprise pour l'insertion d'un site propre.

L'EPA prévoit également la restructuration de l'avenue Paul Séramy avec une réserve pour l'insertion d'un TCSP, en accompagnement de la réalisation des ZAC attenantes.

c. Projets de circulations douces

Le Conseil Général de Seine-et-Marne s'est doté en 2008 d'un Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) visant à proposer aux collectivités territoriales un outil de connaissance du réseau cyclable existant et d'ordonnancement des projets afin d'assurer une cohérence d'ensemble des actions entre les différents acteurs de la politique cyclable.

104 itinéraires structurants ont été identifiés dans le SDIC dont 10 traversent le secteur d'étude.

3 itinéraires cyclables d'intérêt départemental concernent directement le secteur d'étude, à savoir :

- L'itinéraire 76 relie Crécy-la-Chapelle à Esbly et longe la ligne de TCSP au niveau de l'avenue Charles de Gaulle (RD 5d) dans le centre d'Esbly ;
- L'itinéraire 77 relie la vallée du Grand Morin à Disneyland et longe la ligne de TCSP sur l'avenue de l'Europe entre le boulevard circulaire et l'avenue Paul Séramy ;
- L'itinéraire 78 relie Disneyland aux rives de la Marne à Chessy et jouxtera l'itinéraire du futur TCSP sur l'avenue de l'Europe entre l'avenue Séramy et l'écoquartier de Montévrain.

En outre, la Communauté d'Agglomération de Marne & Gondoire a arrêté un Schéma Directeur de Liaisons Douces en janvier 2014. Ce schéma identifie 16 liaisons cyclables utilitaires destinées à accueillir des flux de vélos quotidiens. Parmi ces liaisons, deux itinéraires longeront en partie le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe :

- L'itinéraire n°2 reliant Lagny-sur-Marne au Val d'Europe emprunte une partie de l'avenue de l'Europe dans l'écoquartier de Montévrain ainsi que la RD 231 ;

- L'itinéraire n°7 reliant Lagny-sur-Marne au Val d'Europe via le centre-ville de Montévrain doit aussi s'inscrire sur l'avenue de l'Europe dans l'écoquartier.

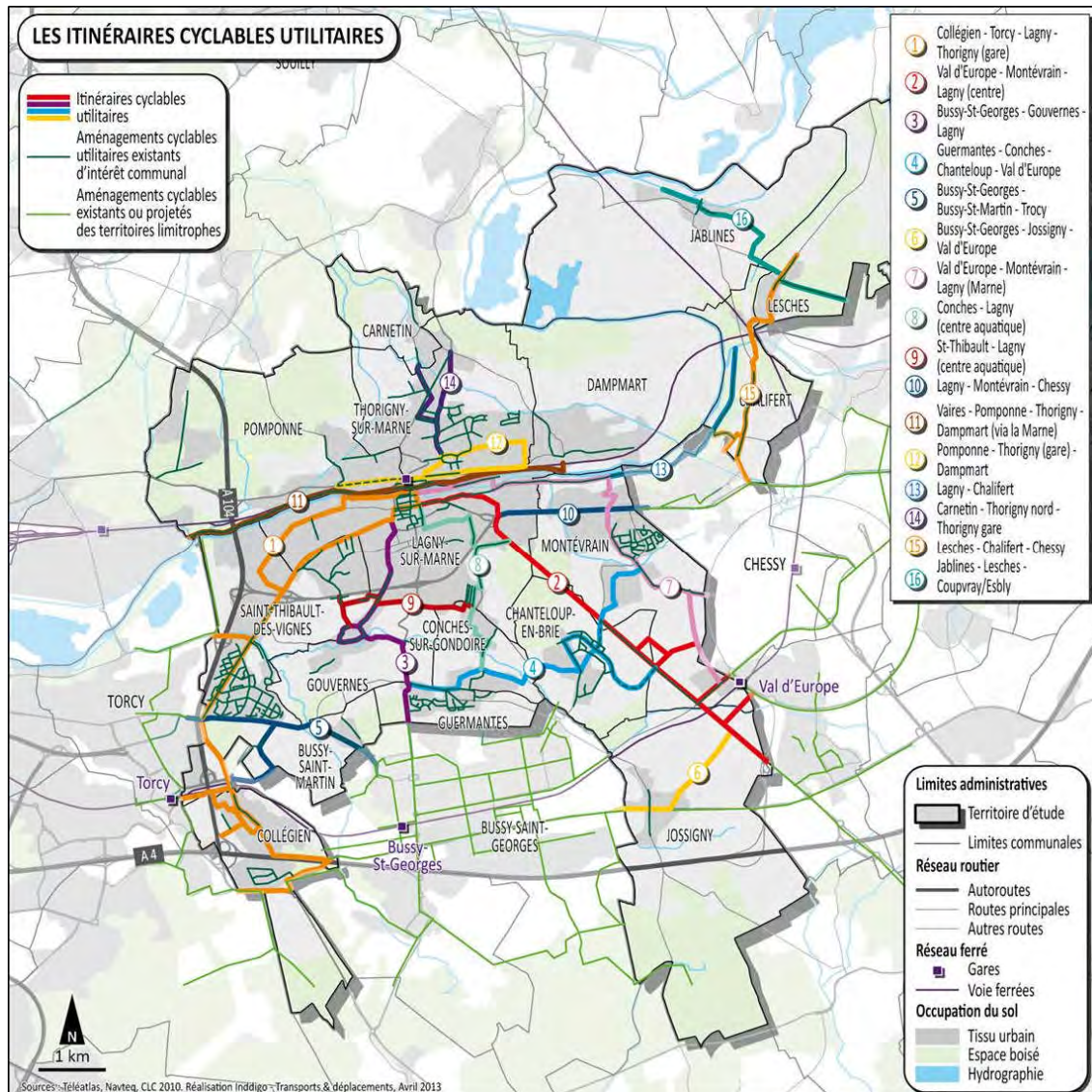


Illustration 62. Carte des itinéraires cyclables utilitaires projetés dans le cadre du SDLC de la CA de Marne & Gondoire (source : CAMG)

2.6 Synthèse : enjeux et objectifs

2.6.1 Atouts et contraintes du projet

Le futur TCSP Chessy-Esbly-Val d'Europe s'insère dans un territoire en pleine expansion et développement urbain. Si à l'heure actuelle le tracé traverse encore des zones agricoles, à partir de 2018, le secteur d'étude et plus spécifiquement les abords directs du tracé du TCSP vont se densifier. La population va croître et les deux pôles d'emplois majeurs, le Val d'Europe et Disneyland Paris, qui rayonnent bien au-delà du secteur d'étude, vont se renforcer.

Le tracé du TCSP a d'ores et déjà été prévu dans la majorité des projets ce qui a permis de réserver de très nombreuses emprises pour l'insertion du TCSP.

Cette nouvelle ligne de transport viendra mailler, compléter et structurer le réseau de transports existant en desservant les trois pôles d'échanges majeurs de ce territoire, la gare d'Esbly, le pôle de Chessy et le pôle du Val d'Europe et créant ainsi une intermodalité optimisée.

L'insertion en site propre du TCSP lui permettra, entre autre, de ne pas être dépendant de la circulation routière, très dense en heures de pointe, en particulier aux abords des pôles d'échanges. De plus, la priorité aux carrefours facilitera le passage du TCSP aux carrefours, souvent congestionnés, du tracé.

Si les réservations d'emprises permettront d'éviter de trop nombreuses acquisitions foncières, le projet devra toutefois supporter des travaux sur les multiples ouvrages d'art existants.

La carte ci-dessous permet de synthétiser l'ensemble de ces atouts et contraintes du projet de TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe.

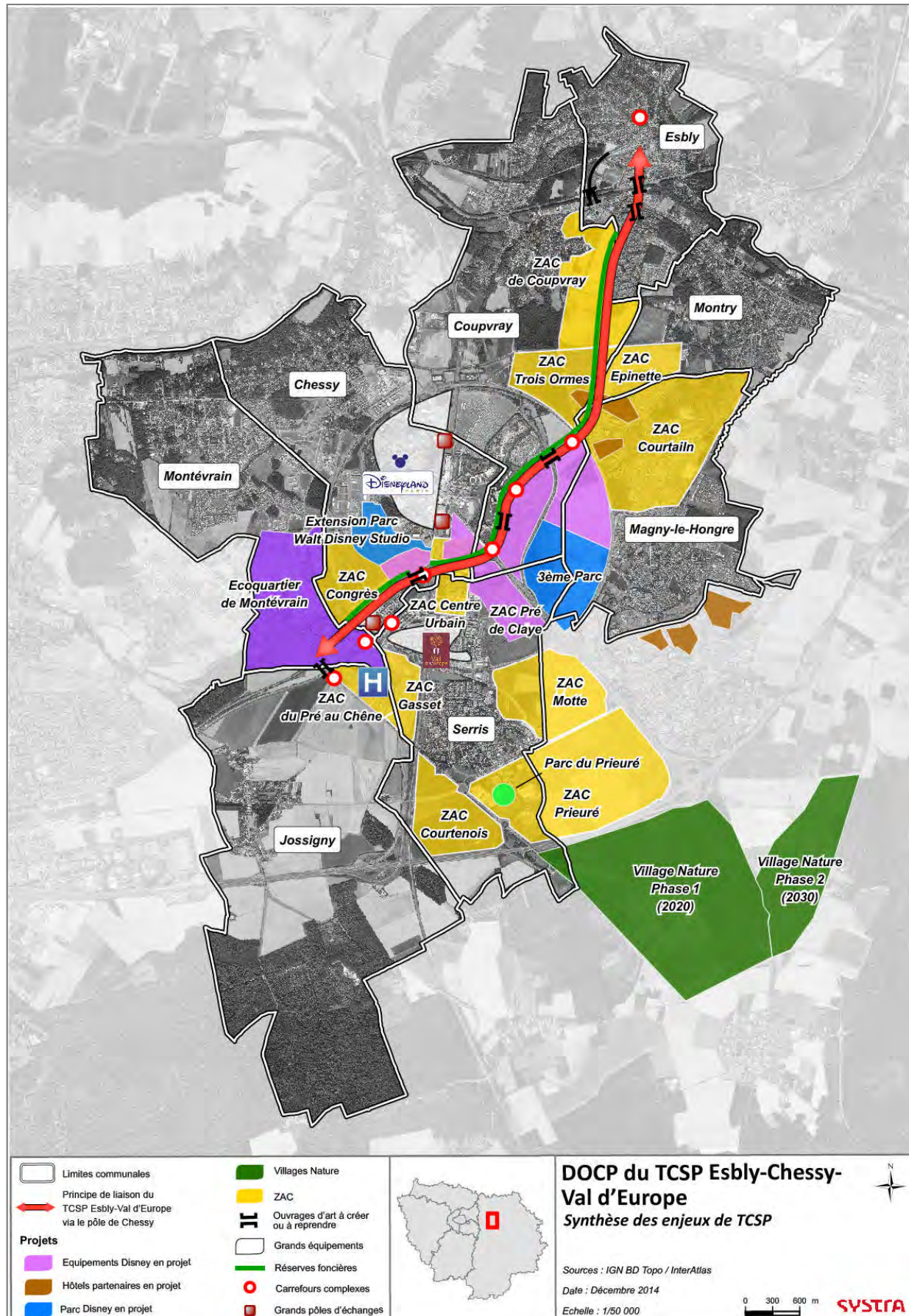


Illustration 63. Carte de synthèse des enjeux du TCSP Esbly – Val d'Europe – source : SYSTRA

2.6.2 Enjeux du projet

Le principal enjeu du projet de TCSP entre Esbly et le Val d'Europe est la création d'un mode de transport à haut niveau de service destiné à relier le bassin de vie d'Esbly au pôle d'emplois du Val d'Europe en desservant l'ensemble des projets de densification qui se trouvent sur le parcours, notamment à Coupvray et Chessy. La ligne de TCSP devra donc répondre à la future demande de déplacement émanant des nouveaux quartiers et faciliter le rabattement sur les grands pôles d'échanges du secteur.

Ce projet de TCSP permettra d'accompagner le développement des bassins de vie et améliorer les liaisons vers le secteur III à Bussy et Lagny à l'ouest et vers Esbly et Meaux à l'est.

Par ailleurs, le projet de TCSP permettra de desservir les équipements structurants du territoire et notamment le centre hospitalier de Marne-la-Vallée, situé à Jossigny.

2.6.3 Objectifs du projet

Les objectifs du projet de TCSP entre Esbly – Chessy et le Val d'Europe sont multiples et se présentent comme suit :

- Offrir un service de transport à haut niveau de service entre le bassin de vie de Meaux et le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ;
- Assurer un maillage du réseau structurant en permettant un rabattement efficace vers les pôles d'échanges d'Esbly, de Marne-la-Vallée – Chessy et du Val d'Europe ;
- Créer un service de transport rapide et fiable, accessible à l'ensemble de la population ;
- Desservir les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois de Chessy et du Val d'Europe ;
- Accompagner le développement urbain du territoire.

3. Descriptif du projet proposé

3.1 Le choix du mode

L'un des enjeux du présent DOCP est de définir le mode par lequel la liaison de TCSP entre Esbly et le Val d'Europe sera exploitée.

Un TCSP est une ligne à haut niveau de service qui emprunte des infrastructures dédiées, séparées du trafic routier automobile. Un TCSP ou encore un T Zen ont été évoqués comme modes possibles pour l'exploitation de la liaison étudiée dans les études précédentes. Cette partie détaille les caractéristiques de ces modes.

Le mode tramway a été écarté suite à l'étude de la desserte en transports collectifs des secteurs 3 & 4 de Marne-la-Vallée menée par le STIF en 2008, notamment parce que la demande ne justifiait pas ce mode.

Le PDUIF identifie la liaison comme une ligne T Zen potentielle. Les caractéristiques du T Zen sont définies dans le cahier de référence T-Zen dont les principales caractéristiques sont présentées dans la suite du présent document. L'éligibilité d'une liaison au label T-Zen est conditionnée au respect de ce cahier des charges. Dans l'hypothèse où les caractéristiques d'insertion ne permettraient pas à la liaison Esbly – Chessy – Val d'Europe d'être réalisée en T Zen, la ligne pourrait néanmoins bénéficier de la mise en œuvre d'un site propre dédié sur la majorité de l'itinéraire. Elle proposerait ainsi une qualité et un niveau de service largement supérieurs à une ligne de bus ordinaire.

➔ **La ligne en projet tendra vers les caractéristiques et l'efficacité d'un T Zen.**

3.1.1 Définitions du Bus à Haut Niveau de Service

- **Par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et de l'Energie**

« Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un TCSP caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,50m en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways. »

- **Par le CERTU**

« Le BHNS est un concept de transport collectif routier, pour des services structurants du réseau qui satisfont à un ensemble de critères d'efficacité et de performance, intégrant de manière cohérente et pérenne les stations, les véhicules, les voies de circulation, l'identification de la ligne, le plan d'exploitation. »

3.1.2 Les critères du haut niveau de service

Les critères qui définissent la notion de Haut Niveau de Service sont :

- la fréquence élevée du service ;
- la régularité ;
- la vitesse commerciale élevée et la garantie des temps de parcours ;
- l'accessibilité du système ;
- le confort des voyageurs ;
- la lisibilité de la ligne ;
- l'information voyageurs.

Ces différents critères sont traités par une approche « **système** » du projet qui inclut l'exploitation de la ligne (priorités aux carrefours, information des voyageurs...), le matériel roulant et l'infrastructure (plate-forme, stations...). Cette approche globale « système TCSP » permet au BHNS d'apporter un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles et s'approche du niveau de service offert par les tramways les plus performants. Chaque projet de BHNS est défini par plusieurs ou l'ensemble de ces critères. Selon les objectifs et les contraintes locales, certains critères auront plus d'importance que d'autres et pourront également être travaillés différemment selon les tronçons. Le BHNS s'adapte aux contextes socio-économiques et urbains.

Il est important que le système de BHNS soit identifié par l'intermédiaire des stations, des véhicules ou encore de l'infrastructure pour lui associer le haut niveau de service.

3.2 Caractéristiques techniques principales du T Zen

3.2.1 Le système de transport : le T Zen

Le T Zen est un mode de transport routier reprenant les caractéristiques édictées ci-dessus de manière plus restrictive. Il s'agit d'un mode structurant alliant la performance et la qualité de service du tramway à la souplesse du bus.



Illustration 64. Terminus du TZen 1 à Lieusaint – Moissy (source photo : SYSTRA)

Son objectif est d'offrir une vitesse commerciale, une qualité de régularité et de service équivalente au tramway pour un coût d'investissement moindre. Il s'articule avec les transports en commun existants et permet un rabattement sur d'autres modes de transport structurants ainsi que la desserte des zones denses d'habitat, emplois et équipements.

Pour atteindre ces objectifs, les principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Site propre intégral** : Il s'agit d'un élément indispensable pour assurer la qualité de service et de régularité de la ligne en s'affranchissant des aléas de la circulation,
- **Priorité aux carrefours** : Comme le tramway, le T Zen dispose d'un système de priorité systématique aux carrefours lors de son passage. Ce système permet de supprimer le temps perdu aux feux et contribue ainsi à assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne.
- **Interstation moyenne de 500 mètres** : L'interstation correspond à la distance entre 2 stations. Le principe d'une interstation moyenne de 500m sur l'ensemble de la ligne participe à la réussite de la ligne par un temps de parcours attractif.

Si des interstations inférieures à 500m sont nécessaires pour desservir des zones denses, elles seront compensées par des interstations supérieures à 500m dans les zones moins peuplées

tout en préservant la desserte et l'efficacité de la ligne en termes de service rendu aux habitants et usagers du secteur.

- **Offre de service étendue :** Le T Zen fonctionne 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-00h30) et sa fréquence est attractive : intervalles inférieures à 6 mn en heure de pointe, 15 mn en heure creuse de journée et à 20 mn en soirée (hors vacances scolaires).
- **Accessibilité et confort des véhicules :** Les véhicules de T Zen ont une longueur comprise entre 18 et 24m (véhicule articulé ou bi-articulé) permettant d'accueillir respectivement 100 et 140 personnes.

Le véhicule dispose d'équipements permettant de le rendre accessible à tous : plancher bas intégral, larges portes, mini-palette activée à chaque arrêt.

A l'intérieur, les véhicules sont équipés d'un système de chauffage, de ventilation, d'information voyageurs dynamique en temps réel et de vidéosurveillance.

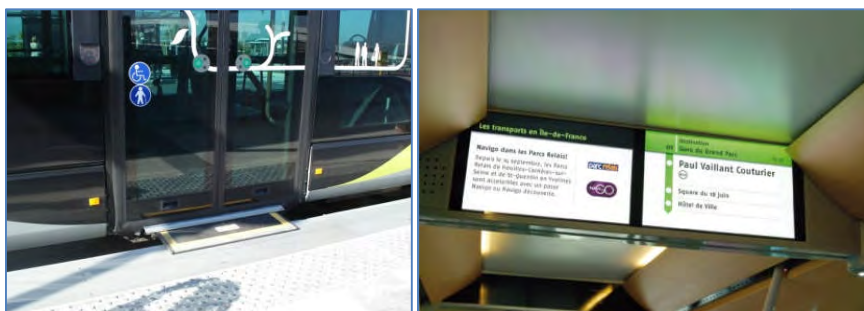


Illustration 65. A gauche : Déploiement de la mini-palette en station (source : Systra)

Illustration 66. A droite : Information voyageur en temps réel à bord (source : STIF)

- **Accessibilité et confort des stations :** Les stations du T Zen sont conçues comme des objets urbains facilement identifiables, dotés de totems, au même titre que celles de tramway. Offrant une protection contre les intempéries, elles disposent de nombreux équipements comme l'information voyageurs dynamique et statique, 1 automate de vente par station à minima et un abri (couvert et éclairé) en libre accès permettant de stationner 6 vélos par quai. De plus, elles garantissent l'accessibilité à tous.

Les stations de la ligne T Zen sont d'une longueur adaptée aux véhicules incluant les rampes d'accès (quai de 32 mètres de long pour un véhicule articulé - 18m - et d'une largeur d'emprise de 3,50 mètres).

En amont et en aval de la station, un alignement droit de 20m de long permet une meilleure approche et un meilleur accostage du véhicule le long du quai renforçant ainsi l'accessibilité. L'aménagement des quais recherche par ailleurs la meilleure adéquation entre la hauteur des trottoirs et celle du matériel roulant.



Illustration 67. A gauche : Accostage d'un véhicule en station à la gare de Lieusaint-Moissy (source : Systra)

Illustration 68. A droite : Vue d'ensemble d'une station (source : STIF)

3.2.2 Les principes d'insertion du T Zen

En fonction des emprises disponibles, des densités de populations et d'emplois, des données de trafic, des besoins des différents modes et de l'expertise territoriale des partenaires locaux, l'insertion du T Zen et des autres modes sur l'ensemble du linéaire cherchera à répondre aux caractéristiques des territoires traversés.

a. Principes généraux d'insertion

Les principes généraux d'insertion en section courante retenus à ce niveau d'étude sont les suivants :

- **Plateforme de 7m de large** en double sens (3,5m en sens unique) permettant une vitesse de circulation de 50km/h ;
- **Bordures séparatives de 0,3m de large** et de 0,15m de haut par rapport à la circulation générale ;
- **Plateforme dont l'épaisseur (variable)** permet d'en assurer la solidité. Possibilité d'y intégrer des pigments offrant ainsi une gamme variée de couleurs ;
- **Dévoisement systématique des réseaux concessionnaires présents sous la plateforme** afin d'éviter toute interruption d'exploitation ou dégradation des conditions de circulation en cas d'intervention ;
- **Dévers transversal de la plateforme** pour permettre l'écoulement des eaux ;
- **Pentes maximum de 12%**. Afin de maintenir une vitesse commerciale optimale et le confort de voyageurs, il est recommandé de limiter à des niveaux inférieurs à 10% ;
- **Rayon de giration de 12m minimum + 10m d'alignement droit avant et après**. Cette valeur est supérieure au rayon minimum que demande mathématiquement la manœuvre, mais elle permet de prendre en compte les aléas de conduite et assure une plus grande souplesse ainsi qu'un plus grand confort pour les voyageurs ;
- **Les stations terminus** seront équipées de stationnements vélo sécurisés de type *Véligo*, le reste des stations sera doté d'arceaux pour l'attache des cycles.

L'insertion d'un site propre en double sens peut prendre plusieurs configurations selon les contraintes du secteur traversé : axiale, unilatérale ou bilatérale comme le montre les schémas ci-dessous :

Dans la **disposition bilatérale**, l'impact sur la circulation est fort. Aux carrefours, les mouvements de tourne-à-droite et tourne-à-gauche de la circulation routière ne peuvent être réalisés en même temps que le passage du T Zen. Des aménagements et des phases de feux spécifiques sont nécessaires pour organiser tous les mouvements ;

Dans la **disposition bilatérale**, le stationnement latéral n'est pas possible à organiser le long de la plateforme ; en effet, il serait nécessaire aux véhicules d'emprunter la plate-forme pour mener à bien leur manœuvre ce qui n'est pas compatible avec les objectifs T Zen d'exclusivité de la plateforme. Ce type d'insertion est à préconiser uniquement si les accès riverains et zones de livraisons sont peu nombreux et si le stationnement n'est pas latéral ;

La disposition bilatérale est davantage destinée aux couloirs bus qu'à un véritable TCSP.

e. Mutualisation du site propre

Afin de correspondre aux objectifs de service du TZen, le site propre ne doit pas être mutualisé avec d'autres lignes de bus afin de conserver ses caractéristiques optimales d'exploitation, notamment pour la priorité systématique aux carrefours. Cependant, de façon très ponctuelle et localisée, cette mutualisation du site propre peut s'avérer possible.

L'opportunité de mise en œuvre d'un T Zen sera à confirmer dans la suite des études.

3.3 Présentation générale du tracé

Le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe doit relier le centre urbain du Val d'Europe à la gare d'Esbly, située dans le centre-ville d'Esbly, en passant par le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy. Si le principe de liaison est connu, le détail de la desserte fait l'objet de nombreuses variantes. Ces variantes ont concerné la localisation des terminus ainsi que les conditions de desserte des différents pôles générateurs de déplacements du territoire.

Les variantes écartées après études sont également présentées par séquence.

La ligne Esbly – Chessy – Val d'Europe devrait faire une dizaine de kilomètres et desservira 10 à 12 stations selon les variantes.

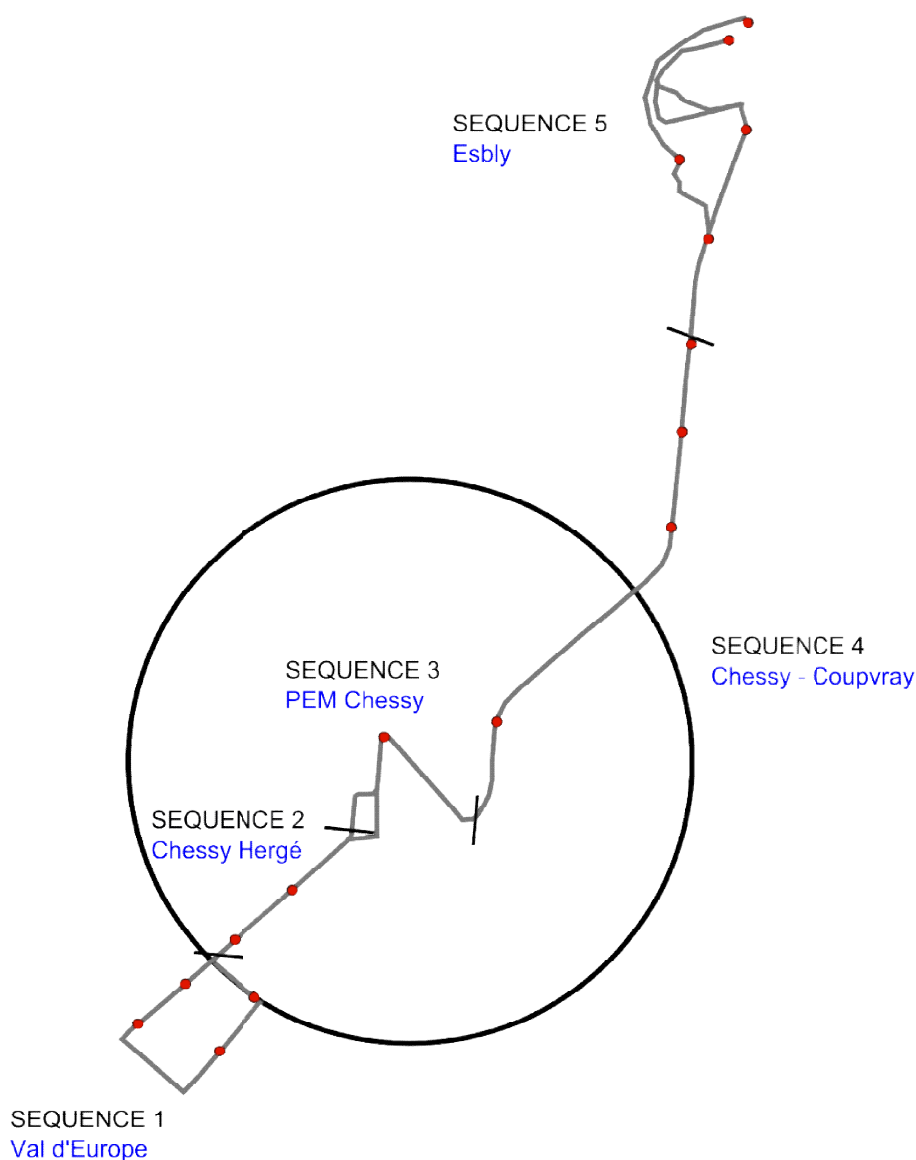


Illustration 72. Présentation des séquences du projet retenu de TCSP – source : SYSTRA

3.3.1 Séquence 1 : Val d'Europe

a. Variantes de tracé retenues

Sur le secteur du Val d'Europe, 2 variantes de tracé sont retenues.

Le terminus sera localisé face au Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée.



Illustration 73. Variantes de tracé du TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe au Val d'Europe

- Variante de tracé desservant le centre hospitalier de Marne-la-Vallée via la RD 231 -*figurant en bleu dans l'illustration 73*

Pour cette variante de tracé, le terminus du TCSP est implanté au droit de l'entrée du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée (CH MLV). Cette variante vise à emprunter le Cours de la Gondoire vers le sud, à circuler sur une partie de la RD 231 puis à emprunter l'avenue de l'Europe et l'Avenue Hergé.



Illustration 74. Entrée du centre Hospitalier et Cours de la Gondoire - ©STIF

Le TCSP emprunte les couloirs de bus existants du Cours de la Gondoire, situés en bilatéral : une mutualisation est donc envisagée avec les autres lignes de bus sur cet axe.



Illustration 75. Coupe projetée sur le Cours de la Gondoire – source : SYSTRA

Le terminus sur le Cours de la Gondoire sera aménagé en quais en redan. Le TCSP s'arrêtera au premier poste à quai, les autres lignes de bus au second. Ce type d'aménagement assurera un fonctionnement indépendant des liaisons circulant sur le site propre, en permettant le dépassement en station.



Illustration 76. Exemple de train de bus en station sur le Cours de la Gondoire - ©STIF

Le TCSP pourrait alors effectuer son retournement de deux façons :

- grâce à un nouveau rond-point implanté sur le Cours de la Gondoire au niveau de l'intersection avec la rue de la Charbonnière ;
- ou
- grâce à un simple carrefour à feu (avec phase spécifique).

Le TCSP s'insère ensuite en axial sur la RD 231. L'ouvrage de franchissement du RER doit être élargi.



Illustration 77. La RD 231 au niveau du franchissement des voies du RER A – © STIF

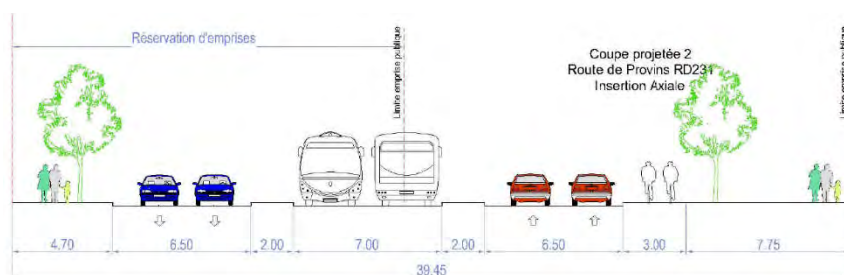


Illustration 78. Coupe projetée sur la RD 231 – source : SYSTRA

Le TCSP bifurque ensuite vers l'Avenue de l'Europe où l'insertion se poursuit en axial.

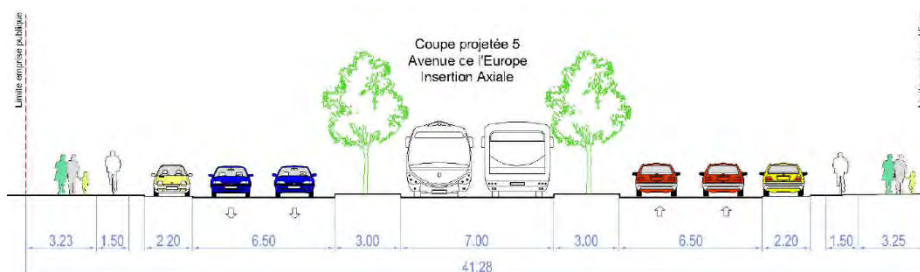


Illustration 79. Coupe projetée sur l'avenue de l'Europe – source : SYSTRA

Une station desservant l'écoquartier de Montévrain se situe juste avant l'intersection avec la rue de Prague. Une seconde station est implantée en amont du boulevard du Grand Fossé (boulevard circulaire). Elle permet de desservir la gare RER du Val d'Europe située à environ 230 mètres : un traitement qualitatif du cheminement piéton et une signalétique adaptée sont à envisager.

Le TCSP traverse ensuite le Boulevard circulaire et poursuit sa progression en axial sur l'Avenue Hergé à Chessy.

- **Variante de tracé desservant l'hôpital via le Bd circulaire (insertion axiale ou bilatérale) - figurant en jaune dans l'illustration 73**

Pour cette variante de tracé, le terminus du TCSP est implanté au droit de l'entrée du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée (CH MLV) et offre une desserte plus directe des pôles générateurs du secteur.

Le TCSP pourrait effectuer son retournement grâce à un nouveau rond-point implanté à l'extrémité sud du Cours de la Gondoire, sur la RD 231 ou effectuer cette manœuvre au droit du carrefour d'accès au centre hospitalier.

Un quai de régulation est aménagé sur la partie est du cours de la Gondoire, à proximité des places de stationnement réservées à l'autopartage. Dans l'hypothèse d'un retournement au droit du carrefour du centre hospitalier, cette aire de régulation pourrait être réalisée en aval.

Le profil du Cours de la Gondoire reste globalement inchangé : le TCSP emprunte les couloirs de bus existants, situés en bilatéral : une mutualisation est donc envisagée avec les autres lignes de bus sur cet axe.

Le TCSP s'insère ensuite en axial ou en bilatéral sur le Boulevard circulaire.



Illustration 80. Le Boulevard circulaire aujourd'hui – © STIF

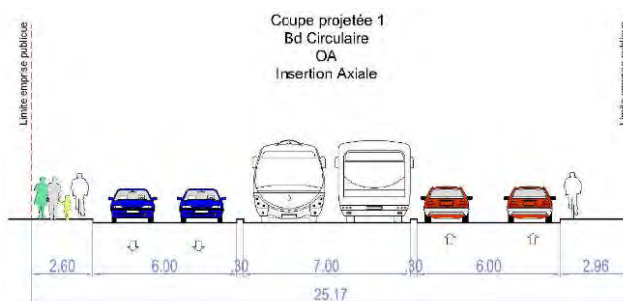


Illustration 81. Coupe projetée sur le Bd circulaire (axial) – source : SYSTRA



Illustration 82. Coupe projetée sur le Bd circulaire (bilatéral) – source : SYSTRA

L'insertion bilatérale permet d'implanter une station supplémentaire à proximité de la gare du Val d'Europe, du centre commercial du Val d'Europe et du futur pôle universitaire.

La localisation de cette station apparaît également compatible avec le projet d'une nouvelle gare routière envisagée au sud du boulevard Circulaire¹⁹.

Pour l'insertion axiale, une station serait implantée en amont du carrefour avec l'avenue de l'Europe. Le TCSP bifurque ensuite sur l'avenue Hergé. Une autre station pourrait être implantée en aval de l'intersection avec la rue d'Ariane.

Dans les deux cas, un ouvrage doit être réalisé pour assurer le franchissement du RER A.

b. Variantes de tracé écartées au Val d'Europe



Illustration 83. Variantes de tracé au Val d'Europe écartées après études

- **Desserte de la gare routière du Val d'Europe via la rue d'Ariane - figurant en rose dans l'illustration 83**

Cette variante de tracé présentait l'avantage de desservir au plus près le pôle d'échanges existant, le RER A ainsi que le centre urbain du Val d'Europe où se trouve le centre commercial régional.

Toutefois, le TCSP aurait emprunté la rue d'Ariane qui est actuellement un axe à sens unique, congestionné en heure de pointe à cause de l'importance des pratiques de dépose-minute devant la gare RER. Une chicane a été aménagée pour empêcher les véhicules de stationner devant la gare et afin de fluidifier la circulation. L'insertion de la plateforme aurait également impacté les accès et sortie des parkings souterrains.

¹⁹ Cf. Chapitre « les projets d'urbanisation – Ecoquartier de Montévrain »



Illustration 84. Mise en évidence des contraintes de la rue d'Ariane

De plus, le plateau piétonnier au débouché de la rue d'Ariane est très emprunté et génère des conflits importants entre piétons et VP. L'importance du flux aurait eu des impacts sur les conditions d'exploitation du TCSP.

- **Desserte de la gare routière du Val d'Europe via le Boulevard circulaire - *figurant en vert dans l'illustration 83***

La deuxième variante desservant la gare routière existante au Val d'Europe visait à emprunter l'avenue Hergé, puis le boulevard circulaire jusqu'au cours du Danube. Le tracé aurait ensuite suivi cet axe sur 100 mètres pour rejoindre la gare routière.

Comme la variante précédente, cette variante de tracé permettait de desservir au plus près le pôle d'échanges existant, le RER A ainsi que le centre urbain du Val d'Europe.

Les deux premières variantes présentées ci-dessus ont été écartées car elles ne permettaient ni de desservir le centre hospitalier de Marne-la-Vallée qui constitue un pôle majeur du territoire d'étude, ni l'Ecoquartier de Montévrain

- **Desserte du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée via la rue de la Charbonnière - *figurant en orange dans l'illustration 83***

Cette variante de tracé aurait emprunté l'avenue de l'Europe puis la rue de la Charbonnière via le pont situé à proximité du parc relais pour rejoindre le Cours de la Gondoire. Le terminus était envisagé à proximité du centre hospitalier de Marne-la-Vallée.

Cette variante de tracé avait pour avantage de desservir l'extrémité sud-est de l'écoquartier de Montévrain. Le pont de la Charbonnière, une infrastructure neuve qui n'a pas encore été ouverte à la circulation, permettait par ailleurs au TCSP de franchir la ligne de RER A et de desservir la gare du Val d'Europe sans emprunter le boulevard circulaire.

Cependant, cette variante de tracé s'éloigne du centre commercial régional, ainsi que de l'entrée du RER A (environ 250 mètres). Par ailleurs, les emprises de façade à façade ne permettent pas d'aménager un site propre sur l'intégralité de cet axe et les accès/sortie du parc relais (P+R) sont susceptibles d'impacter la vitesse commerciale du TCSP.

3.3.2 Séquence 2 et 3 : Chessy - Coupvray

a. Variantes de tracé retenues

Le tracé du TCSP suit ensuite un itinéraire commun à toutes les variantes de tracé jusqu'au lieu dit des Trois Ormes à Coupvray à l'exception du mode d'accès à la gare routière de Marne-la-Vallée – Chessy Sud qui fait l'objet de deux variantes.

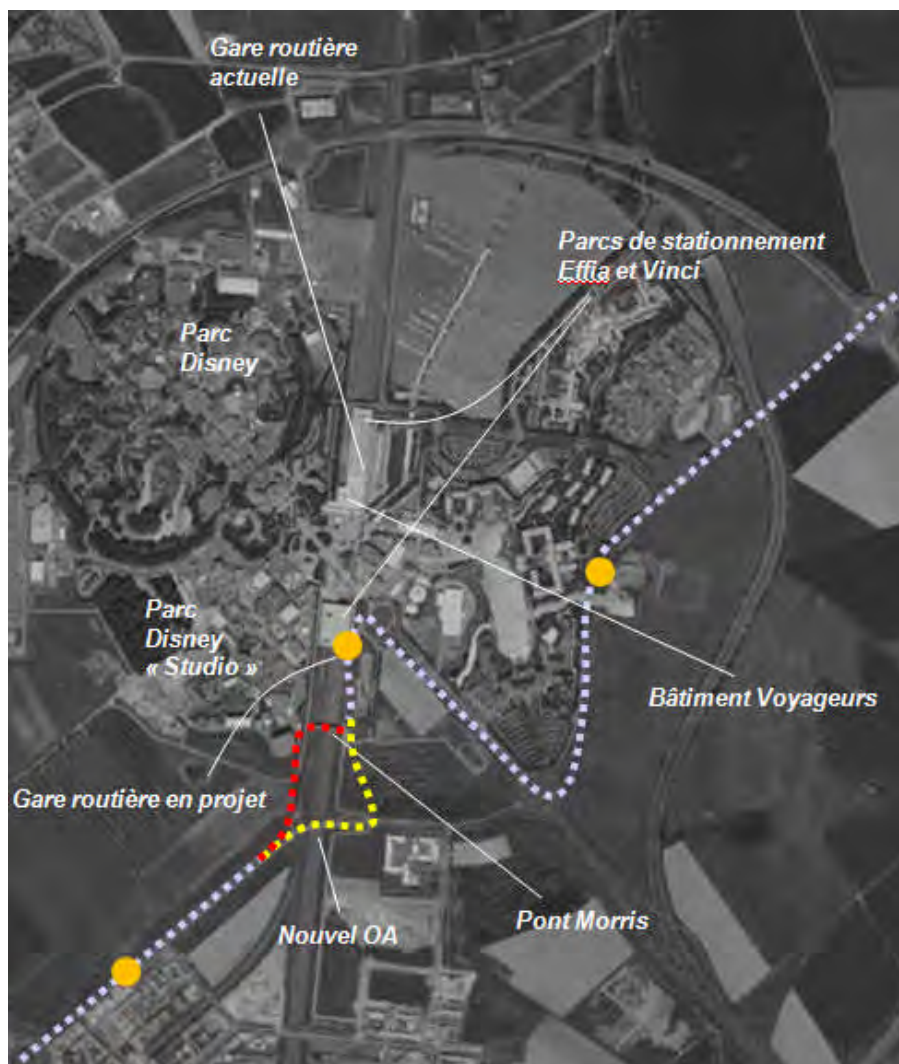


Illustration 85. Tracé du TCSP retenu entre le Val d'Europe et Esbly – source : STIF

L'insertion du TCSP Esbly – Val d'Europe se fait en axial sur l'avenue Hergé jusqu'à l'intersection avec la rue Morris. Le TCSP pourrait effectuer un arrêt à une station en amont de la rue Haddock afin de desservir le centre urbain du Val d'Europe ainsi que les nouvelles ZAC situées à l'ouest de l'avenue Hergé.



Illustration 86. L'avenue Hergé en direction du PEM de Chessy aujourd'hui – © SYSTRA

Sur cette section, l'EPAFrance a prévu de doubler la voirie primaire des avenues Hergé et Schuman. L'élargissement de la chaussée (2x2 voies) sera donc assuré sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA.

Le projet de TCSP porte sur l'insertion du site propre au droit du terrain plein central.

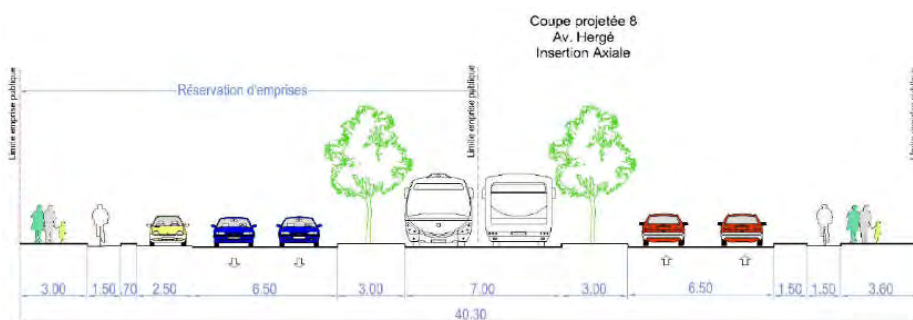


Illustration 87. Coupe projetée sur l'avenue Hergé – Source : SYSTRA

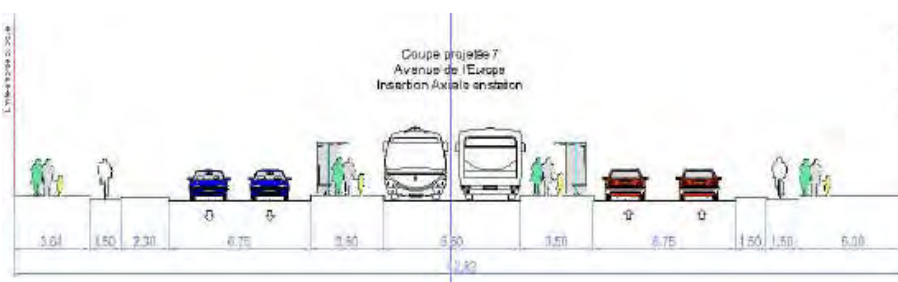


Illustration 88. Coupe projetée sur l'avenue Hergé en station – Source : SYSTRA

- **Variante de tracé via la rue Morris - figurant en rouge dans l'illustration 85**

Le TCSP bifurque ensuite vers la rue Morris (à prolonger) en coupant les voies de circulation générale de l'avenue Hergé en direction du Val d'Europe.

Le TCSP emprunte ensuite la rue puis le Pont Morris.



Illustration 89. Vue du pont (à gauche -© SYSTRA) et la rue Morris (à droite-© STIF) situés à proximité de la future gare routière sud

Le pont Morris (interdit à la circulation générale) sert actuellement de voie d'accès pour les camions effectuant des livraisons aux parcs Disneyland. Cet accès logistique pourrait être maintenu en parallèle du site propre du TCSP.

Le TCSP Esbly – Val d'Europe n'est pas la seule ligne à desservir la future gare routière de Chessy sud. Le site propre exclusif du TCSP s'interrompt donc au débouché du Pont Morris afin de permettre aux autres lignes arrivant depuis la voie nouvelle située à l'est de la voie ferrée d'accéder à la gare routière par le sud.

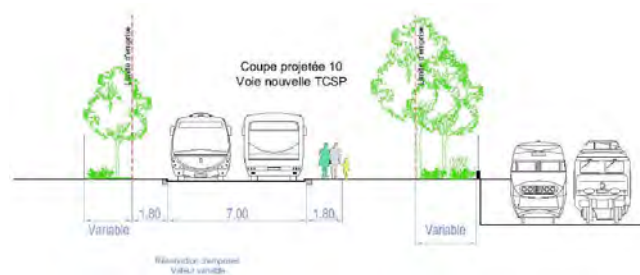


Illustration 90. Coupe projetée sur la rue Morris – Source : SYSTRA

- **Variante de tracé via le Pont Hergé puis la voie nouvelle en prolongement du Cours des Flandres - figurant en jaune dans l'illustration 85**

Le TCSP poursuit sur l'avenue Hergé en axial et traverse les voies ferrées du RER A et de la LGV d'interconnexion via un nouvel ouvrage inséré entre les deux travées existantes du pont Hergé, et bifurque ensuite vers la voie nouvelle aménagée en prolongement du Cours des Flandres.



Illustration 91. L'avenue Hergé au niveau de la future voie d'accès à la gare routière de Chessy sud – © SYSTRA

Le tracé présenté ci-après est commun aux deux variantes présentées ci-dessus.

La circulation du TCSP se fera en site propre axial partagé avec les autres lignes de bus accédant à la gare routière. Le TCSP disposera de deux quais dédiés au sein de la gare routière.

Le TCSP s'insère ensuite sur l'avenue Paul Séramy en axial sur un site propre partagé avec d'autres lignes de bus jusqu'au carrefour avec l'avenue Robert Schuman.

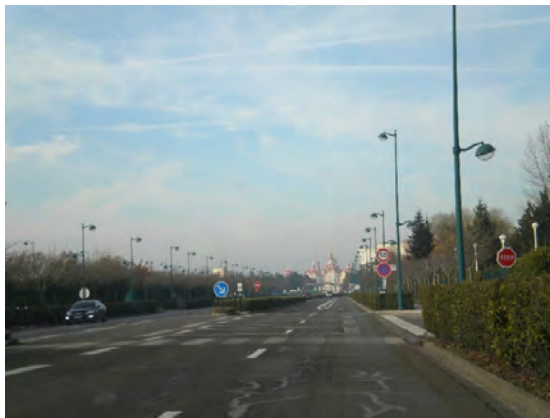


Illustration 92. L'avenue Paul Séramy en direction du nord aujourd'hui – © SYSTRA

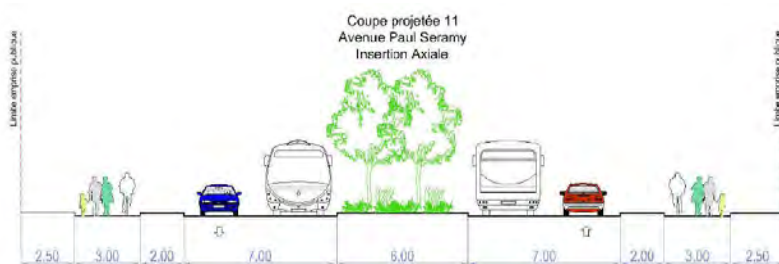


Illustration 93. Coupe projetée sur l'avenue Paul Séramy – Source : SYSTRA

Sur l'avenue Robert Schuman, le TCSP s'insère en axial et suit cet axe jusqu'au Bd de l'Europe. Sur le tracé, le TCSP franchit l'intersection avec l'avenue Jules Verne puis le Boulevard du Parc et poursuit jusqu'au carrefour du Boulevard de l'Europe (Bd Circulaire – RD344). Le franchissement de la Marina de Disney ainsi que celui sur le Boulevard du Parc sont créés dans le cadre du projet de TCSP.



Illustration 94. L'avenue Robert Schuman au niveau de l'hôtel Newport aujourd'hui – © SYSTRA

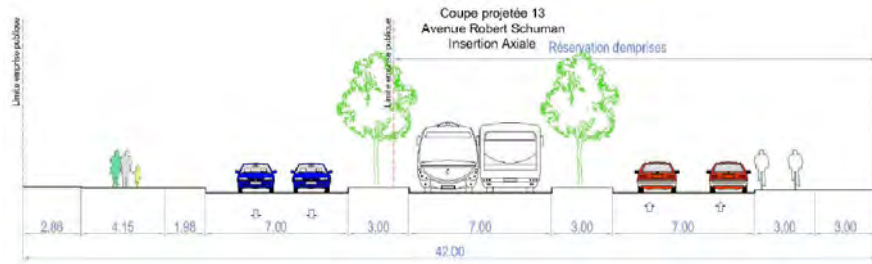


Illustration 95. Coupe projetée sur l'avenue Schuman en amont de la Marina Disney – Source : SYSTRA

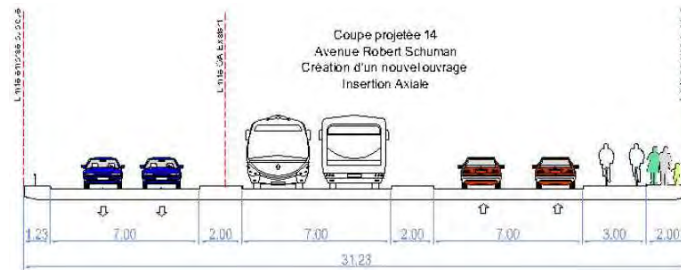


Illustration 96. Coupe projetée sur le nouvel ouvrage de franchissement sur la Marina Disney – Source : SYSTRA

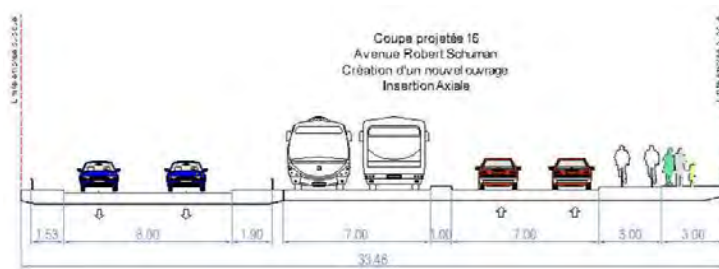


Illustration 97. Coupe projetée sur le nouvel ouvrage de franchissement du Bd du Parc – Source : SYSTRA

Le tracé franchit ensuite le Boulevard de l'Europe puis poursuit sur l'Avenue de la Fosse des Pressoirs en insertion axiale.

Sur cette section, trois principes d'implantation des stations sont envisagées :

- dans l'environnement du carrefour Haddock / Hergé ;
- au droit de la future gare routière de Marne-la-Vallée Chessy ;
- à hauteur de la voie d'accès à l'hôtel Sequoia Lodge / Marina Disney ;

b. Variante de tracé écartées au pôle de Marne-la-Vallée – Chessy



Illustration 98. Variante de tracé du pôle de MLV Chessy écartées après études

- **Desserte de la gare routière au nord de la gare - figurant sur l'illustration 98**

La variante de tracé desservant la gare routière nord existante emprunte le Boulevard Circulaire, à l'ouest de l'avenue de la Fosse des Pressoirs, puis s'insère sur le site propre unidirectionnel aménagé sur l'emprise du parking Disney, à l'est de la LGV d'interconnexion, pour rejoindre la gare routière nord. Le tracé emprunte ensuite l'avenue René Goscinny pour rejoindre l'avenue Schuman. Le tracé suit ensuite cet axe jusqu'au pôle du Val d'Europe.

Cette variante de tracé présente pour principal inconvénient de dissocier le parcours de la ligne de TCSP. En effet, la voie d'accès au pôle de Chessy qui doit être installée sur l'emprise du parking Disney au droit de la LGV d'interconnexion est unidirectionnelle et il est exclu d'aménager une voie de sortie vers le boulevard circulaire sur cet axe. En direction d'Esbly, les bus de la ligne de TCSP devraient ainsi emprunter l'avenue Goscinny pour accéder à la gare routière et pour en repartir.

Outre la dissociation de cet itinéraire, la vitesse commerciale du TCSP serait impactée par le franchissement d'un contrôle d'accès (sas)²⁰ au site propre.

²⁰ Ce contrôle d'accès est sollicité pour des raisons de sécurité, par la société Disney.



Illustration 99. Voie d'accès au parking Disney sur laquelle doit être aménagé le site propre unidirectionnel d'accès au PEM de Chessy Nord (© STIF)

3.3.3 Séquence 4 : Coupvray - Esbly

a. Variante de tracé retenue



Illustration 100. Tracé du TCSP retenu sur le secteur Coupvray / Esbly

Depuis l’avenue de la Fosse des Pressoirs, la plate-forme du TCSP se poursuit en axial jusqu’à la rue de Montry. L’insertion du TCSP est ensuite unilatérale (sur la partie ouest de la RD5) jusqu’en amont du carrefour avec la rue Louis Blériot.



Illustration 101. L’avenue de la Fosse des Pressoirs à l’approche du futur barreau routier aujourd’hui – © STIF

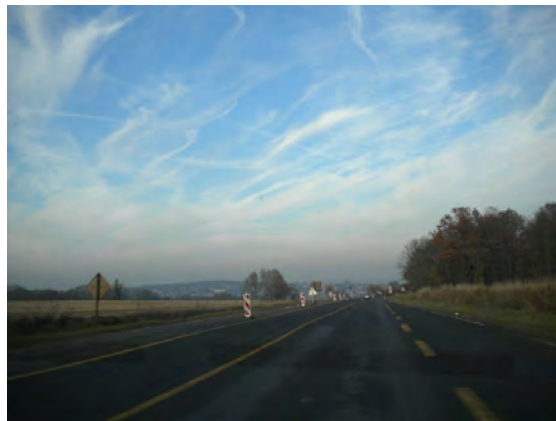


Illustration 102. La RD 5d à l’approche d’Esbly aujourd’hui – © SYSTRA

Sur cette séquence, 3 à 4 stations sont envisagées. Elles pourraient se situer :

- Dans l’environnement de l’hôtel Explorer afin de desservir à terme une partie des ZAC Courtalin, des Trois Ormes et des Epinettes ;
- En amont de l’intersection avec la RD 934 ;
- Dans l’environnement du carrefour de la rue de Montry (station optionnelle) ;
- En amont du carrefour Louis Blériot / Avenue de la Fontaine Douce.

b. Variante de tracé écartée

- **Desserte de la ZAC de Coupvray et des Trois Ormes - figurant sur l'illustration 103**

Dans la continuité des variantes « hybride » et « collège », un itinéraire visant à longer la parcelle des Vignes Rouges à Coupvray a été étudié.

Cette variante avait notamment pour objectif de desservir la ZAC de Coupvray et la ZAC des 3 Ormes.

Après échanges avec la Ville de Coupvray, cette variante a finalement été abandonnée compte tenu :

- de la valeur écologique du Bois des Fours à Chaux et du Chemin des Bonshommes ;
- de la localisation des principaux pôles générateurs de déplacements des ZAC (prévus le long de la RD 934 et de la RD 5 prolongée).



Illustration 103. Variante de tracé ZAC de Coupvray écartée après études

3.3.4 Séquence 5 : Esbly

a. Variantes de tracé retenues

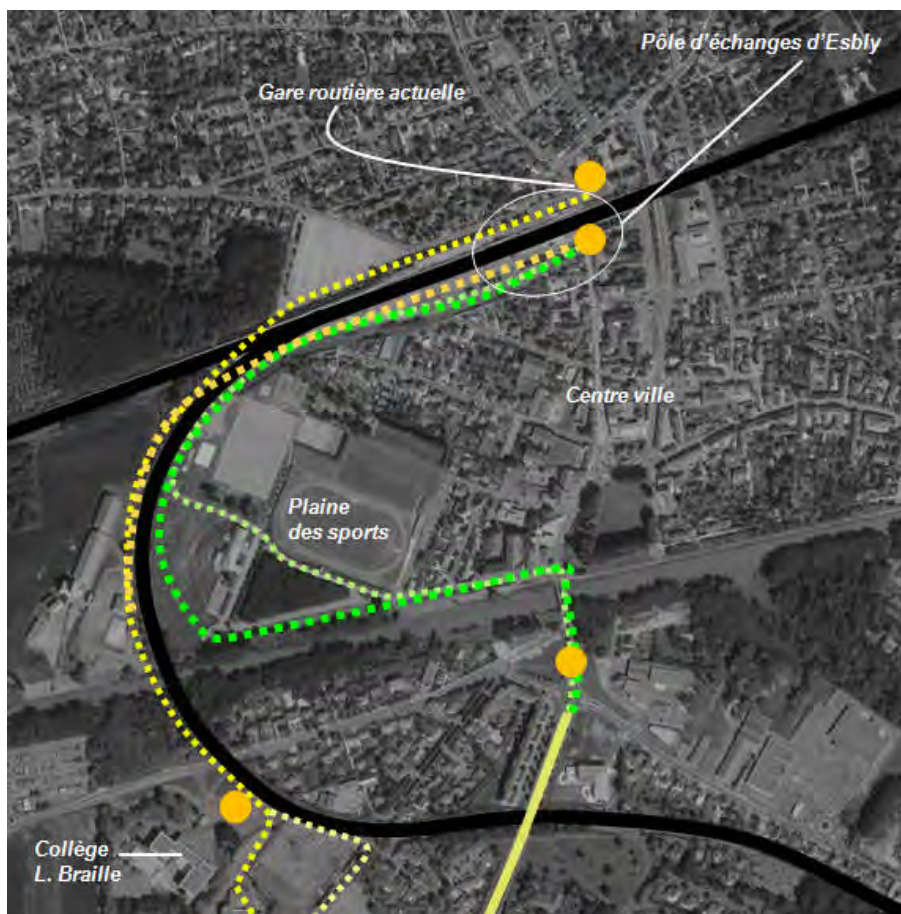


Illustration 104. Variantes de tracé à Esbly – source : SYSTRA

- **Variantes de la Plaine des Sports - figurant en vert dans l'illustration 104**

A l'arrivée sur le territoire communal esblygeois, l'insertion de la plate-forme du TCSP passe en latéral ouest au niveau de l'intersection avec le rue de Montry (RD 5d). Le projet aura des impacts fonciers sur le talus de la RD5d, une emprise publique.

Cette insertion en latéral permet de ne pas modifier les voies de circulation existantes. Il conviendra de préserver les fonctions hydrauliques de la RD 5d.

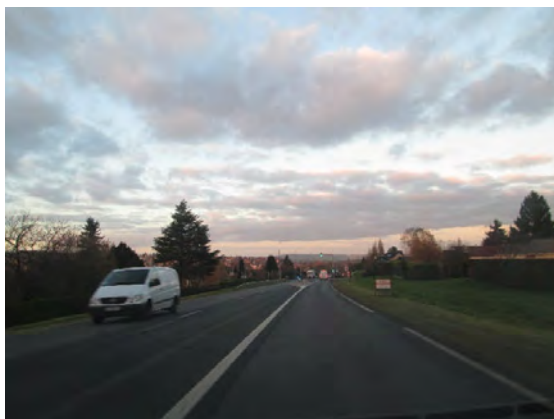


Illustration 105. La RD 5d à l'arrivée sur le territoire communal d'Esbly aujourd'hui

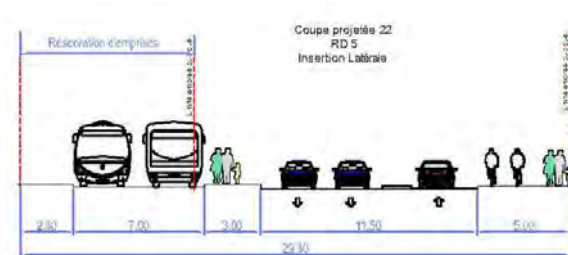


Illustration 106. Coupe projetée sur la RD 5d à l'arrivée sur le territoire communal d'Esbly – source : SYSTRA

Le TCSP dessert un arrêt en amont de la rue Blériot qui permet de desservir le sud du quartier des Champs Forts.

Après l'intersection avec la rue Blériot, le TCSP franchit la ligne Esbly – Crécy-la-Chapelle via un nouvel ouvrage d'art.

Le TCSP dessert une station implantée sur l'avenue du Général de Gaulle entre la rue Braille et le Canal de Meaux à Chalifert. Cette implantation aura un impact foncier sur l'espace vert (emprise publique).



Illustration 107. L'avenue du Général de Gaulle entre la rue Braille et le Canal de Meaux à Chalifert – © SYSTRA

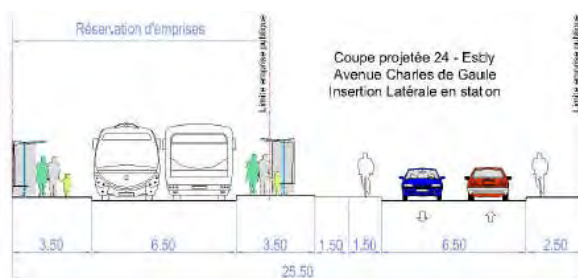


Illustration 108. Coupe projetée au niveau de la station du TCSP sur l'avenue du G^{al} de Gaulle en amont du pont sur le canal – source : SYSTRA

Le TCSP traverse ensuite le canal de Meaux à Chalifert grâce à un nouvel ouvrage d'art réalisé à l'ouest des ouvrages actuels.



Illustration 109. Le chemin des Aulnoyes au niveau du Pont sur le canal – © STIF

Le tracé emprunte ensuite le Chemin des Aulnoyes et rejoint le talus ferroviaire en suivant deux variantes de tracé :

- L'une longeant les terrains de sport et le stade ;
- La seconde longeant le Chemin des Aulnoyes jusqu'au parking du terrain de sport.

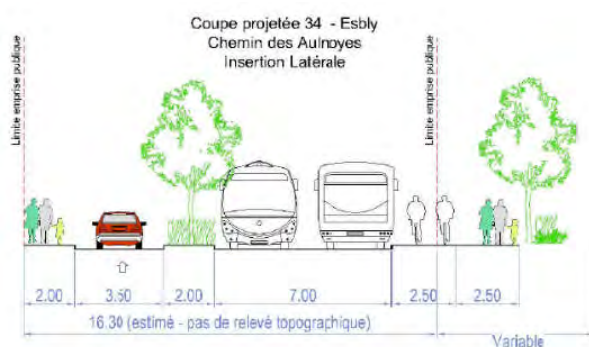


Illustration 110. Coupe projetée sur le Chemin des Aulnoyes – source : SYSTRA

Le site propre empiète en partie sur les berges du canal dont la domanialité relève de Ports de Paris à l'heure actuelle et pour lesquelles **une acquisition sera nécessaire**.

Le Chemin des Aulnoyes est emprunté à la saison des récoltes par des poids lourds qui rejoignent la coopérative agricole (Valfrance). Dans l'hypothèse d'une insertion en latéral sud, les engins agricoles pourraient, de façon ponctuelle, emprunter la plateforme TCSP.

Toutefois, deux autres insertions ont également été étudiées, entre l'avenue de Gaulle et la rue Garrigou :

- Insertion en site propre semi-banalisé : en direction de la gare d'Esbly, le TCSP s'insérerait en banalisé. Cela permet de maintenir une voie d'accès de 6 mètres à la coopérative agricole pour les camions et engins agricoles. En direction du Val d'Europe, le TCSP emprunterait une voie de site propre situé le long du Canal, d'une emprise de 3,50 mètres. Le site propre empièterait en partie sur les berges du canal dont la domanialité relève de Ports de Paris à l'heure actuelle et pour lesquelles **une acquisition sera nécessaire**.



— Tracé à l'arrivée à Esbly

--- Insertion semi-banailisée

... Variantes d'insertion

Illustration 111. Insertion semi-banailisée sur le Chemin des Aulnoyes – © SYSTRA

- Insertion en banailisé sur l'intégralité du Chemin des Aulnoyes : le TCSP emprunte le chemin des Aulnoyes sur lequel le trafic très faible ne risque pas de gêner l'exploitation du TCSP. Cette variante permet au projet de ne pas avoir d'acquisitions foncières à faire auprès de Ports de Paris.



— Tracé à l'arrivée à Esbly

--- Insertion banailisée

... Variantes d'insertion

Illustration 112. Insertion banailisée sur le Chemin des Aulnoyes – © SYSTRA

A l'intersection avec la rue Gustave Garrigou, **deux options d'insertion sont possibles** :

- La première s'insère au plus près du stade. La plate-forme du TCSP longe l'ancienne piste d'accès aux terrains de sport jusqu'au talus RFN.

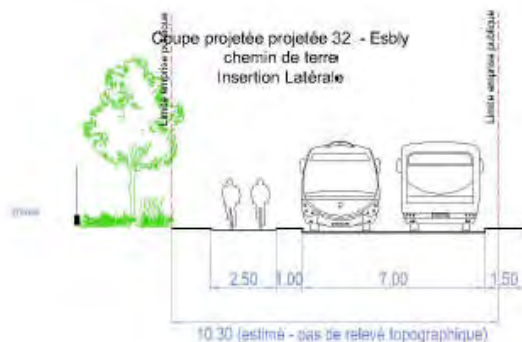


Illustration 113. Coupe projetée sur le chemin de terre longeant le terrain de sport d'Esbly – Source : SYSTRA

- La seconde poursuit sur le chemin des Aulnoyes jusqu'au rond-point autorisant le retournement des véhicules particuliers situé avant le pont de la ligne Esbly – Crécy. Le tracé évite la maison du gardien du stade et rejoint le talus de la ligne ferroviaire.

Les deux variantes se rejoignent sur le talus ferroviaire élargi et longent la voie ferrée jusqu'à la gare d'Esbly.

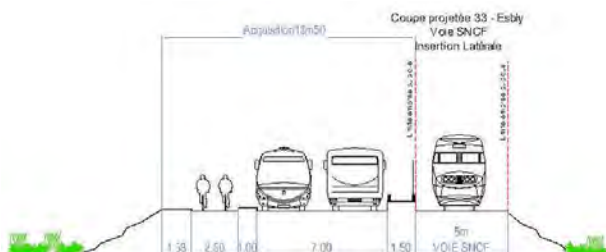


Illustration 114. Coupe projetée sur le talus ferroviaire de la ligne Esbly – Crécy – source : SYSTRA

La station terminus est implantée au plus près de l'accès aux quais de la gare d'Esbly en direction de Paris, de Crécy-la-Chapelle et de la passerelle permettant d'accéder au quai en direction de Meaux. La station est équipée d'un quai de descente et d'un quai de montée situés en vis-à-vis.



Illustration 115. Partie déterrée à l'arrivée du talus ferroviaire à la gare d'Esbly – © STIF

Le TCSP effectue son retournement en site banalisé sur un nouveau rond-point aménagé sur le parvis de la gare. Un quai de régulation est implanté en aval du quai de descente, juste avant le rond-point.

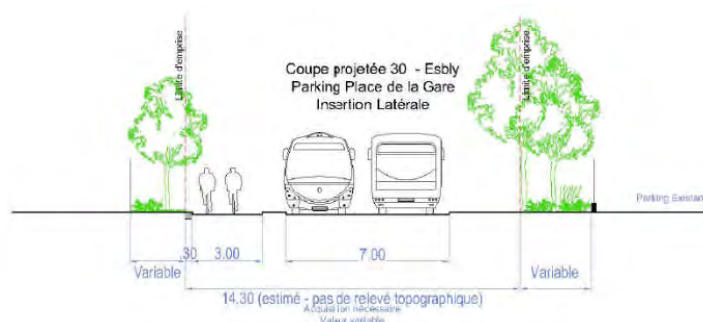


Illustration 116. Coupe projetée sur le parking sud de la gare d'Esbly – source : SYSTRA

- **Variantes de tracé desservant le collège Braille - figurant en jaune dans l'illustration 104**

Le TCSP quitte le tracé présenté ci-avant en amont de la rue Blériot et emprunte une voirie nouvelle à créer à travers les Vignes rouges afin d'aller rejoindre le Chemin des Fours à Chaux.

Des acquisitions foncières sont nécessaires pour réaliser cette voie nouvelle.

A l'approche du cimetière d'Esbly, deux variantes de tracé sont possibles :

- Le TCSP s'insère à l'est du cimetière sur la rue Jean Lebeau. Il longe l'enceinte du cimetière en bifurquant à l'ouest à l'approche de la voie ferrée et dessert la station du cimetière et du Collège Braille implantée à hauteur de l'ancienne halte des Champs Forts.
- Le TCSP s'insère entre l'extension du cimetière et le gymnase du collège. Il longe ensuite l'enceinte du cimetière à l'ouest et dessert une station implantée à la hauteur de l'ancienne halte des Champs Forts, entre la voie ferrée et le parking du collège réaménagé.

Les deux variantes comprennent le réaménagement du parking, sur lequel le tracé aura un impact fort.



Illustration 117. Vue du parking actuel du collège Braille – © STIF

Le TCSP longe ensuite la voie ferrée côté ouest, franchit un cheminement doux souterrain, la rue Louis Braille et le Canal de Meaux à Chalifert sur de nouveaux ouvrages d'art à créer, implantés à l'ouest des ponts de la voie ferrée. Il longe ensuite la voie ferrée sur un linéaire de 500 mètres : le talus ferroviaire devra être élargi. Sur la rive nord du canal, **l'insertion de la plate-forme du TCSP pourrait avoir un impact foncier sur la coopérative agricole.**



Illustration 118. La coopérative agricole sur laquelle l'insertion du TCSP pourrait avoir un impact – © STIF

Le TCSP passe ensuite sous les voies de la ligne Paris – Strasbourg grâce à un nouvel ouvrage inférieur et s'insère au nord de la voie ferrée pour rejoindre la gare routière d'Esbly. La plate-forme longe l'ancien parking d'intérêt régional ainsi que le parking de la gare et débouche sur la rue Félix Faure où se situe la gare routière.



Illustration 119. Vue sur le parking sur lequel s'insérerait la plate-forme du TCSP – © STIF

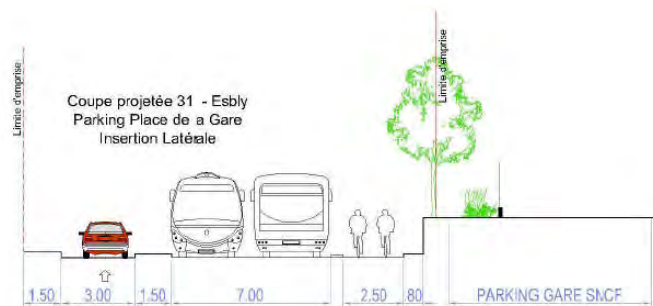


Illustration 120. Coupe projetée au nord de la voie ferrée Paris-Meaux, en amont de la rue Félix Faure – Source : SYSTRA

- **Variante « Hybride » - figurant en jaune dans l'illustration 121**

Cette variante de tracé fait la synthèse entre la variante *Plaine des Sports* et la variante collège Braille : l'itinéraire suit la variante collège Braille jusqu'à l'approche de la ligne ferroviaire Paris – Strasbourg puis franchi la ligne Esbly-Crécy par un passage inférieur afin d'effectuer son terminus au droit du parvis sud de la gare d'Esbly.

La variante hybride a également pour avantage de ne pas avoir d'impact sur l'exploitation de la ligne Paris – Meaux – Strasbourg très fortement circulée.

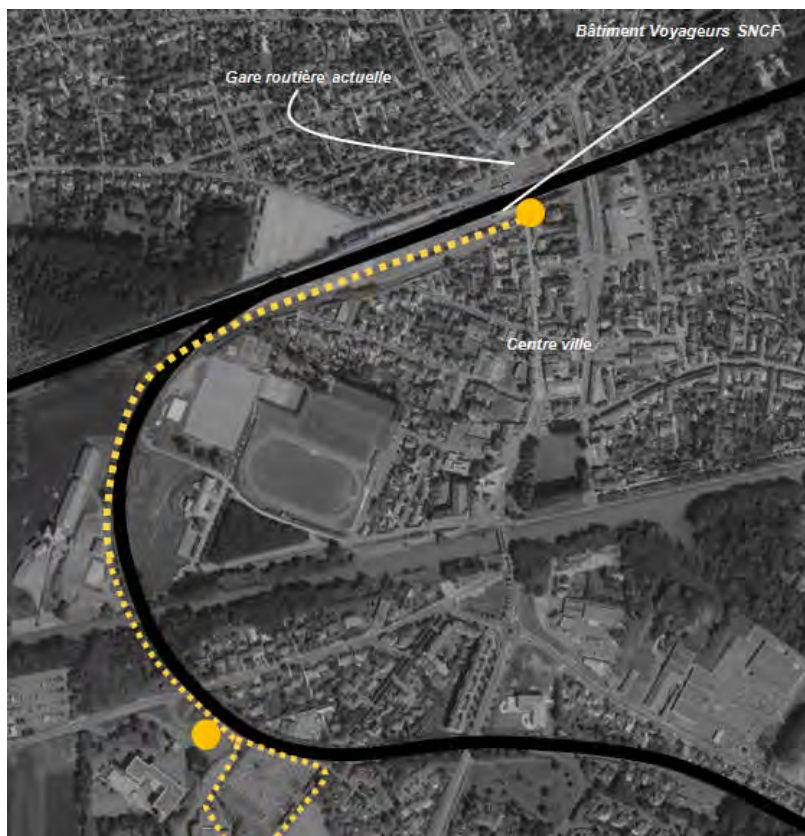


Illustration 121. Variante hybride desservant le collège Braille et le sud de la gare d'Esbly

b. Variantes de tracé écartées à Esbly

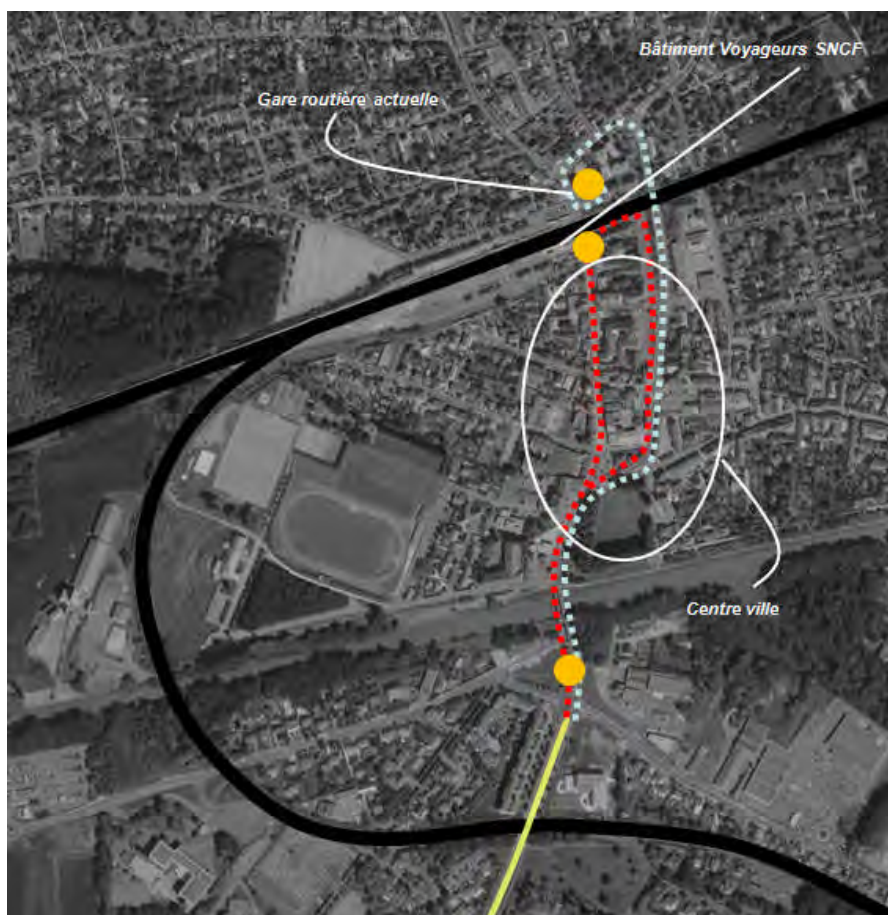


Illustration 122. Variantes de tracé du pôle d'Esbly écartées après études

- **Desserte de la gare routière nord via la RD5d - figurant en bleu dans l'illustration 122**

La variante de tracé desservant le nord de la gare via la RD5d emprunte l'avenue du G^{al} De Gaulle à partir du pont du Chalifert, traverse la ligne ferroviaire Paris – Strasbourg puis emprunte l'avenue Foch jusqu'à la gare routière d'Esbly.

Ce secteur est congestionné en heure de pointe le pont de franchissement du canal assure la connexion entre une partie du bassin de vie de Meaux et celui du Val d'Europe. Or, un TCSP devant avoir une régularité et une fiabilité maximale, il doit bénéficier d'un site propre dans la traversée d'Esbly pour ne pas être gêné par le trafic routier.

L'insertion d'un site propre le long de l'avenue du G^{al} de Gaulle est très péjorative : élargissement du pont au-dessus de la ligne ferroviaire, acquisitions foncières et d'emprises bâties.

- **Desserte du centre-ville d'Esbly - figurant en rouge dans l'illustration 122**

Pour cette variante de tracé, la ligne emprunte la rue du G^{al} Leclerc jusqu'à la gare puis repart via l'allée des commerces et la RD 5d.

La rue du G^{al} Leclerc est une voie en sens unique sur laquelle se trouvent de nombreux commerces et des services. Placée en zone 30, la rue n'excède pas les 10m de largeur, ce qui réduit considérablement les possibilités d'insertion d'un site propre en maintenant une voie de circulation générale et des cheminements doux.

L'insertion du TCSP sur la rue du G^{al} Leclerc réduirait considérablement les offres de stationnement du centre ville.



Illustration 123. Vue de la rue du Général Leclerc depuis l'angle avec la rue du Commandant Berthault (© SYSTRA)

A proximité du pôle d'échanges, les conditions d'intermodalité (TCSP / train et TCPS / bus) ne sont pas satisfaisantes. En outre, le manque d'espace pénalise fortement les conditions de régulation nécessaire à un terminus.

3.3.5 Mutualisation du site propre EVE

Sur certaines portions du site propre du TCSP, une mutualisation sera nécessaire. Ces portions sont :

- Les accès à la nouvelle gare routière de MLV Chessy Sud ;
- Le Cours de la Gondoire.

La mutualisation du site propre sur ces tronçons n'entravera pas la qualité de service du TCSP EVE car il n'y a pas de carrefour ni de station sur ces portions. Il faudra toutefois veiller à ce que le TCSP EVE bénéficie d'une priorité absolue en entrée sur ces tronçons.

D'autres tronçons pourraient être ouverts à la mutualisation (Avenue Robert Schuman, Avenue Hergé, Route de Provins – RD 231). Ces mutualisations viendraient cependant pénaliser l'exploitation du TCSP EVE (présence de carrefours et de stations intermédiaires)²¹.

Ces tronçons devront donc faire l'objet d'une étude de trafic approfondie.

²¹ Cf. Chapitres 3.1 : « Choix du mode » et 3.2 : « Caractéristiques techniques principales du Tzen »

3.3.6 Les aménagements cyclables

a. Variantes de tracé au Val d'Europe

- **Desserte du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée via la RD 231**

Les pistes cyclables unidirectionnelles implantées de part et d'autre du cours de la Gondoire sont réaménagées afin d'assurer un cheminement continu des cycles.

Une piste cyclable bidirectionnelle latérale nord est ensuite aménagée le long de la RD 231.

Les pistes cyclables sont aménagées au nord du fait de l'existence d'une passerelle modes doux, récemment aménagée, de ce côté de la voie.



Illustration 124. Passerelle modes doux assurant le franchissement de l'infrastructure ferroviaire aménagée le long de la RD231 – © STIF

Ce projet est porté par l'EPA. De plus, les parcelles agricoles situées au sud de la RD231 ne devraient pas être aménagées car elles ont été classées en tant que « Terres agricoles à préserver » dans le cadre du SDRIF.

- **Desserte du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée via le Boulevard circulaire (insertion axiale et bilatérale)**

La piste cyclable bilatérale existante du cours de la Gondoire est réaménagée afin d'assurer un cheminement continu des cycles. Le principe des pistes unidirectionnelles bilatérales est maintenu.

Des pistes cyclables unidirectionnelles sont ensuite aménagées le long du Boulevard circulaire.



Illustration 125. Itinéraires cyclables aménagées sur le Cours de la Gondoire – © STIF

b. Chessy – Coupvray

L'EPAFrance doit, dans le cadre des opérations de doublement de la voirie primaire du secteur IV de Marne-la-Vallée telles que programmées à la phase 4 du PIG, aménager les cheminements cyclables continus le long de l'axe emprunté par le TCSP.

Une piste cyclable unidirectionnelle est implantée de part et d'autre de l'avenue Hergé sur l'ensemble du linéaire. Au niveau de la rue Morris, les cyclistes continuent de longer l'avenue Hergé, empruntent le pont sur les voies ferrées et accèdent à la gare routière sud de Chessy via la Rue du Grand Secours prolongée sur laquelle des aménagements cyclables sont prévus dans le projet de ZAC des Studios et des Congrès.

Sur l'avenue Paul Séramy, des bandes cyclables unidirectionnelles sont insérées de part et d'autre de l'avenue.

La piste cyclable est insérée en bidirectionnel latéral sud sur l'intégralité de l'Avenue Schuman. Sur l'avenue de la Fosse des Pressoirs, le barreau de raccordement de la RD 5d ainsi que la RD 5d, la piste cyclable est insérée en bilatéral unidirectionnel.

c. Variantes de tracé à Esbly

Pour la section esblygeoise du projet de TCSP, le STIF travaillera en concertation avec les communes d'Esbly et de Coupvray ainsi qu'avec les associations cyclables afin de retenir l'itinéraire le plus adapté aux différentes catégories d'usagers.

Il s'agira soit d'un itinéraire à travers le centre-ville, soit d'un itinéraire le long du tracé du TCSP.

3.4 Principes d'exploitation

La fréquentation du système de transport est très fortement corrélée à la qualité de l'exploitation, et notamment à la régularité, à la fréquence, au confort et à la rapidité. Les fréquences de passages indiquées aux usagers sur les fiches horaires doivent être respectées car les usagers adaptent leur comportement à ces horaires.

Les moyens à mettre en œuvre pour maintenir cette régularité sont divers, on recense notamment :

- La recherche d'une adéquation entre les horaires et les attentes des voyageurs ;
- La gestion de la priorité du bus notamment aux carrefours ;
- La centralisation des moyens d'informations, de contrôle, de commande, afin d'optimiser la réactivité face aux incidents pouvant survenir ;
- L'optimisation des procédures de régulation en terminus et en ligne en cas de perturbations ;
- La disponibilité des équipements notamment le matériel roulant et les équipements fixes d'exploitation. Cette mesure passe par la fiabilité des systèmes choisis, par l'organisation rationnelle de la maintenance et par la possibilité d'exploiter en mode dégradé ;
- La réduction tant que possible des tronçons de site propre mutualisé avec d'autres lignes de bus afin de ne pas entraver la vitesse commerciale du TCSP (arrêt en station et franchissements des carrefours).

Maintenir un intervalle de temps constant entre deux bus permet un écoulement optimal des voyageurs en heure de pointe. Si un bus subit un retard voire interrompt sa mission, l'intervalle entre deux véhicules s'accroît et accentue le retard du fait du nombre supérieur de voyageurs attendant en station et génère dans le même temps une saturation du matériel roulant.

Un tel retard entraîne une perturbation en cascade sur l'ensemble de la ligne, aussi des actions de régulation en terminus sont nécessaires afin de s'opposer aux phénomènes d'instabilité en essayant de les contenir dans des limites aussi restreintes que possibles. Ces actions consistent principalement à reformer un horaire en temps réel en essayant de maintenir entre deux bus un intervalle aussi régulier que possible.

3.4.1 Fréquences

La ligne Esbly – Val d'Europe fonctionnera 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation et sa fréquence de passage sera élevée tout au long de la journée : intervalles inférieurs à 6 mn en heure de pointe, de l'ordre de 15 mn en heure creuse de journée et de 20 mn en soirée (hors vacances scolaires).

Au regard de l'augmentation de la population et des emplois entre 2020 et 2030, le mode de transport et les niveaux de services pourraient être évolutifs.

3.4.2 Temps de parcours et vitesse commerciale

D'après les premières estimations, les temps de parcours de la variante la plus longue, et donc la plus péjorante (Plaine Sportive, Tronc commun, Hôpital via RD231, soit 9,8km), devrait être d'environ 26 minutes entre Esbly et le Centre hospitalier de Marne-la-Vallée (soit une vitesse commerciale moyenne d'environ 23 Km/h).

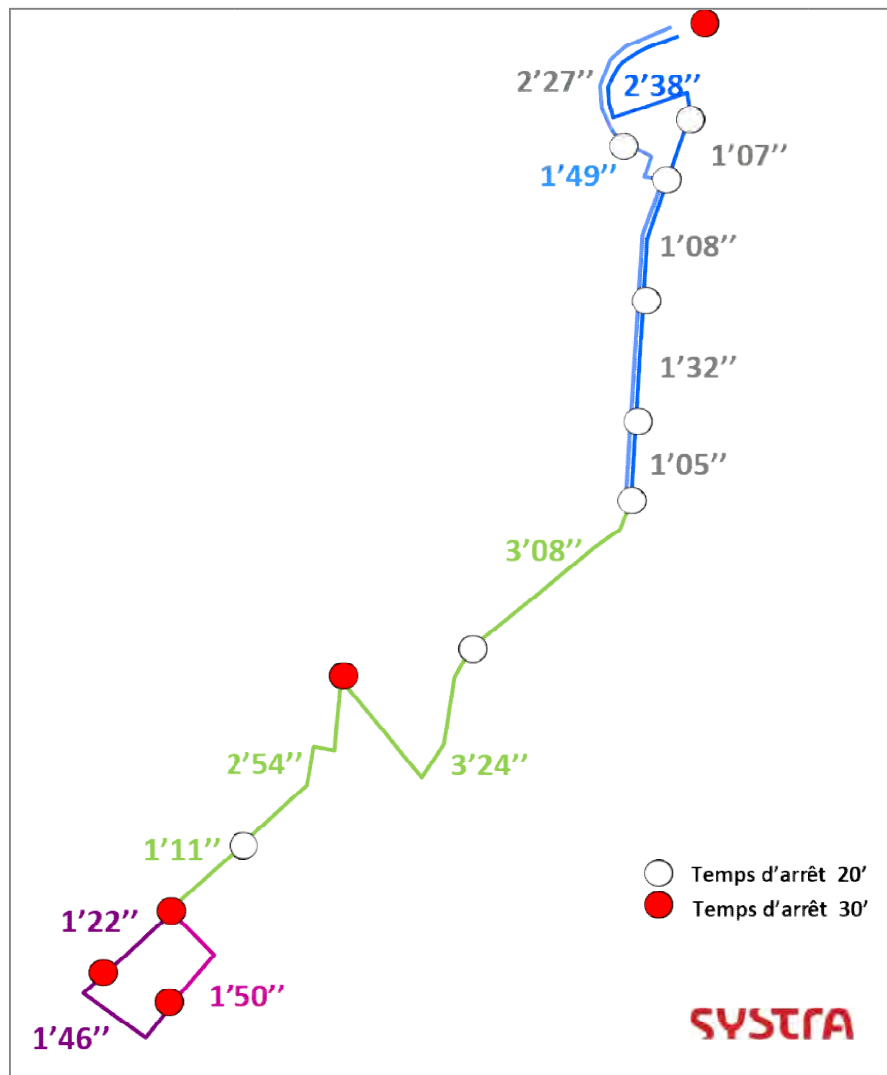


Illustration 126. Temps de parcours estimatif par variante

3.5 Le site de maintenance et de remisage (SMR)

Le site de maintenance et de remisage est un équipement indispensable de la ligne puisque c'est là que s'effectuent toutes les opérations de maintenance et d'entretien des véhicules ainsi que leur stockage lorsqu'ils ne circulent pas.

Le site retenu doit pouvoir accueillir l'ensemble des véhicules de la ligne EVE, les véhicules des autres lignes régulières desservant le territoire ainsi que tous les équipements nécessaires au remisage et à la maintenance. De plus, la configuration du site doit être compatible avec les équipements et manœuvres réalisées (rayons de giration notamment).

3.5.1 Fonctionnalités du site

Les principales fonctions assurées par le centre de maintenance sont :

- Remisage du matériel roulant ;
- Maintenance du matériel roulant ;
- Locaux d'exploitation et de gestion (conducteurs régulateurs, contrôleurs, ...) ;
- Locaux administratifs (commerciaux, ressources humaines, achats, formation, ...) ;
- Parkings et circulations ;
- Locaux et ouvrages techniques annexes.

3.5.2 Dimensionnement du parc

D'après les résultats de l'étude d'exploitation, les besoins du TCSP EVE sont de 18 véhicules.

3.5.3 Aménagement type d'un centre de maintenance et remisage

Il est souhaitable de favoriser une configuration géométrique rectangulaire pour la construction du Centre de Maintenance et de Remisage. Voici une proposition d'aménagement respectant les besoins décrits ci-dessus :

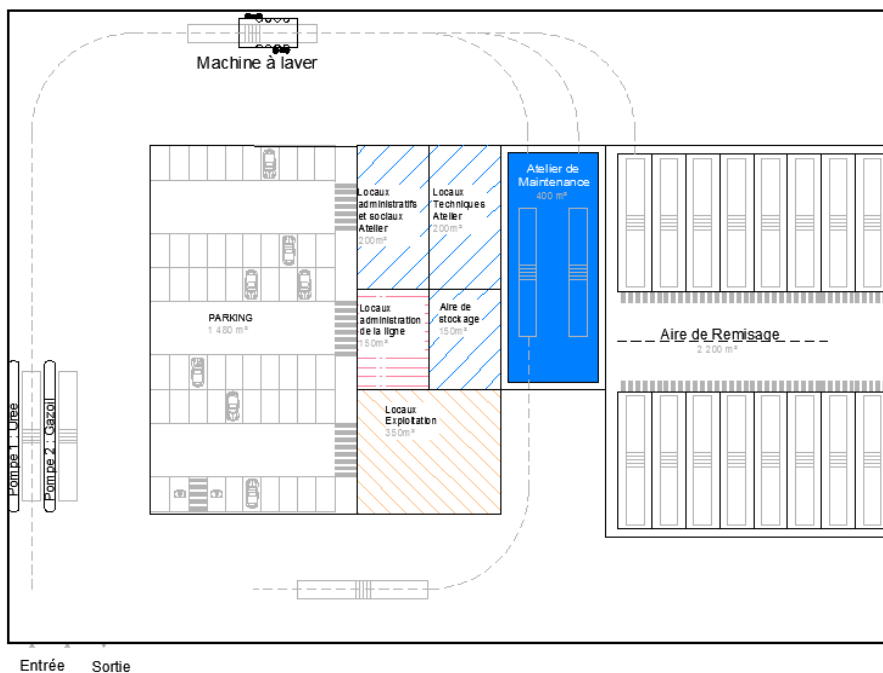


Illustration 127. Proposition d'aménagement du dépôt

3.5.4 Emplacements potentiels du dépôt

Plusieurs emplacements pour le dépôt ont été étudiés et sont proposés à la concertation. Ces sites d'implantation potentiels sont localisés :

1. au nord des Vignes Rouges, à Coupvray ;
2. à l'ouest, au droit de la coopérative agricole, à Coupvray ;
3. au droit du parking nord de la gare d'Esbly ;
4. à l'est du centre commercial de la RD239, à Esbly ;
5. à proximité de l'actuel dépôt Transdev, à Bailly-Romainvilliers.



Illustration 128. Localisation des emplacements potentiels du dépôt

A l'issue de la concertation, les études du Schéma de Principe se poursuivront sur un ou plusieurs de ces sites.

4. Evaluation de l'intérêt du projet

4.1 Eléments de méthode

4.1.1 Le modèle ANTONIN 2

Les prévisions de trafic du projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe ont été réalisées par le STIF à l'aide du modèle ANTONIN 2 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures), basé sur les comportements de déplacements observés par l'Enquête Globale transports réalisée en 2001-2002 auprès de 10 500 ménages franciliens.

Le modèle ANTONIN 2 prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture en tant que conducteur ou passager, transports collectifs, marche et vélo). Il estime l'évolution des déplacements en fonction du développement urbain ainsi que les reports modaux associés à un changement dans l'offre de transport. La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic suite à la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs.

Pour les besoins de la présente étude, le modèle ANTONIN 2, établi sur l'ensemble de l'Ile-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude.

4.1.2 Hypothèses retenues pour la modélisation

a. Hypothèses d'évolution des populations et des emplois

Sur l'ensemble de l'Ile-de-France, les hypothèses concernant l'évolution de la population et de l'emploi ont été établies à partir des données INSEE issues du Recensement de la population 2010 pour les habitants et du fichier CLAP 2010 (Connaissance Locale de l'Appareil Productif) pour l'emploi.

Dans le secteur d'étude du projet, les données de projection de population et d'emplois ont été établies par l'IAU Ile-de-France à partir d'un recensement auprès des collectivités des projets de développement urbain. Les informations ainsi recueillies sont alors mises en cohérence avec les objectifs régionaux en matière de création de logements et d'emplois portés par le SDRIF Ile-de-France 2030. Deux scénarios de projection aux horizons 2020 et 2030 ont ainsi été établis :

- Un scénario volontariste directement construit à partir des projets recensés auprès des collectivités et de l'Etablissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée ;
- Un scénario basé sur le scénario précédent recalé sur les objectifs du SDRIF et qui s'appuie sur une réalisation équitable des projets d'aménagement, entre les différents territoires franciliens.

Le tableau ci-après présente, pour ces deux scénarios, les hypothèses d'évolution du nombre d'habitants et d'emplois dans les communes du périmètre d'étude en 2020 et 2030 :

Nombre d'habitants et emplois	Situation actuelle	Scénario « SDRIF »		Scénario « volontariste »	
		2020	2030	2020	2030
Total des communes du secteur d'étude	67 700	98 900	118 200	109 400	156 500
Evolution par rapport à 2010	-	+ 46 %	+ 62 %	+ 75 %	+ 130 %
Total aire de chalandise du TCSP (500 mètres autour des stations)	28 000	42 000	48 000	47 000	68 000
Evolution par rapport à 2010	-	+ 47 %	+ 69 %	+ 66 %	+ 139 %

Illustration 129. Tableau 9 Hypothèses d'évolution du nombre d'habitants et emplois à la commune
(Source : Recensement 2010, CLAP 2010, IAU IDF 2014)

La population et les emplois dans les communes du secteur d'étude vont connaître une forte croissance quel que soit le scénario retenu.

Toutefois, le scénario volontariste conduit à des hypothèses nettement plus élevées : à l'horizon 2020, elles sont proches de celles du scénario « SDRIF » de 2030. Ce sont les hypothèses du scénario volontariste qui ont été utilisées pour établir les prévisions de fréquentation aux horizons 2020 et 2030.

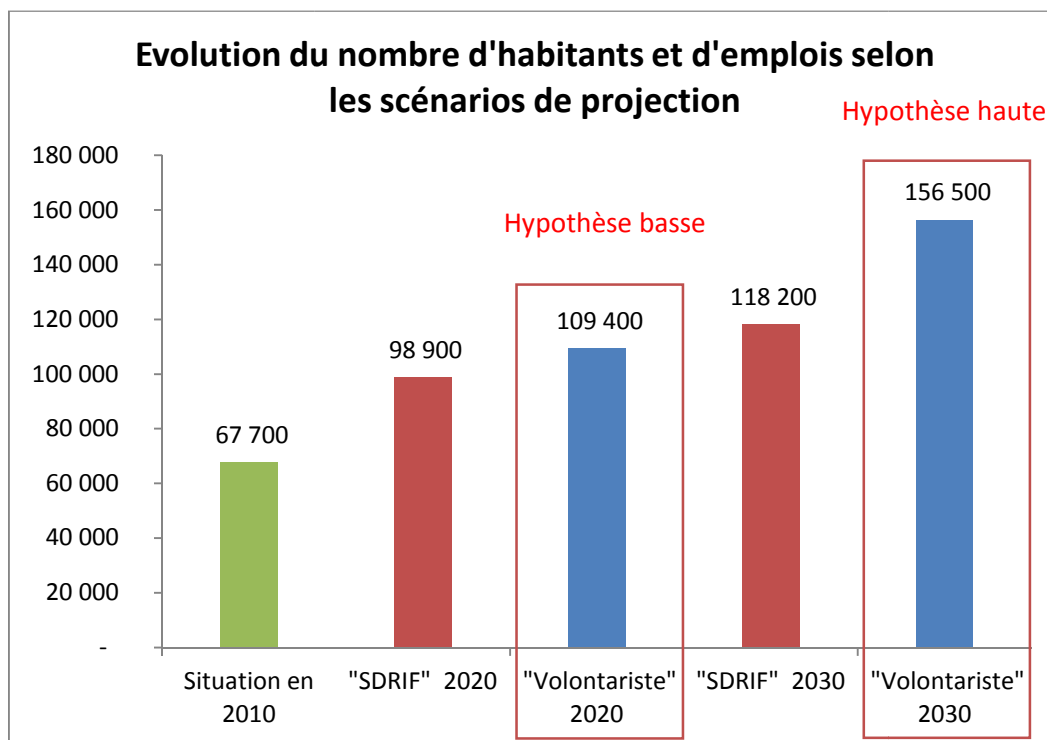


Illustration 130. Evolution de la population et de l'emploi dans le secteur d'étude (Source : IAU IDF 2014)

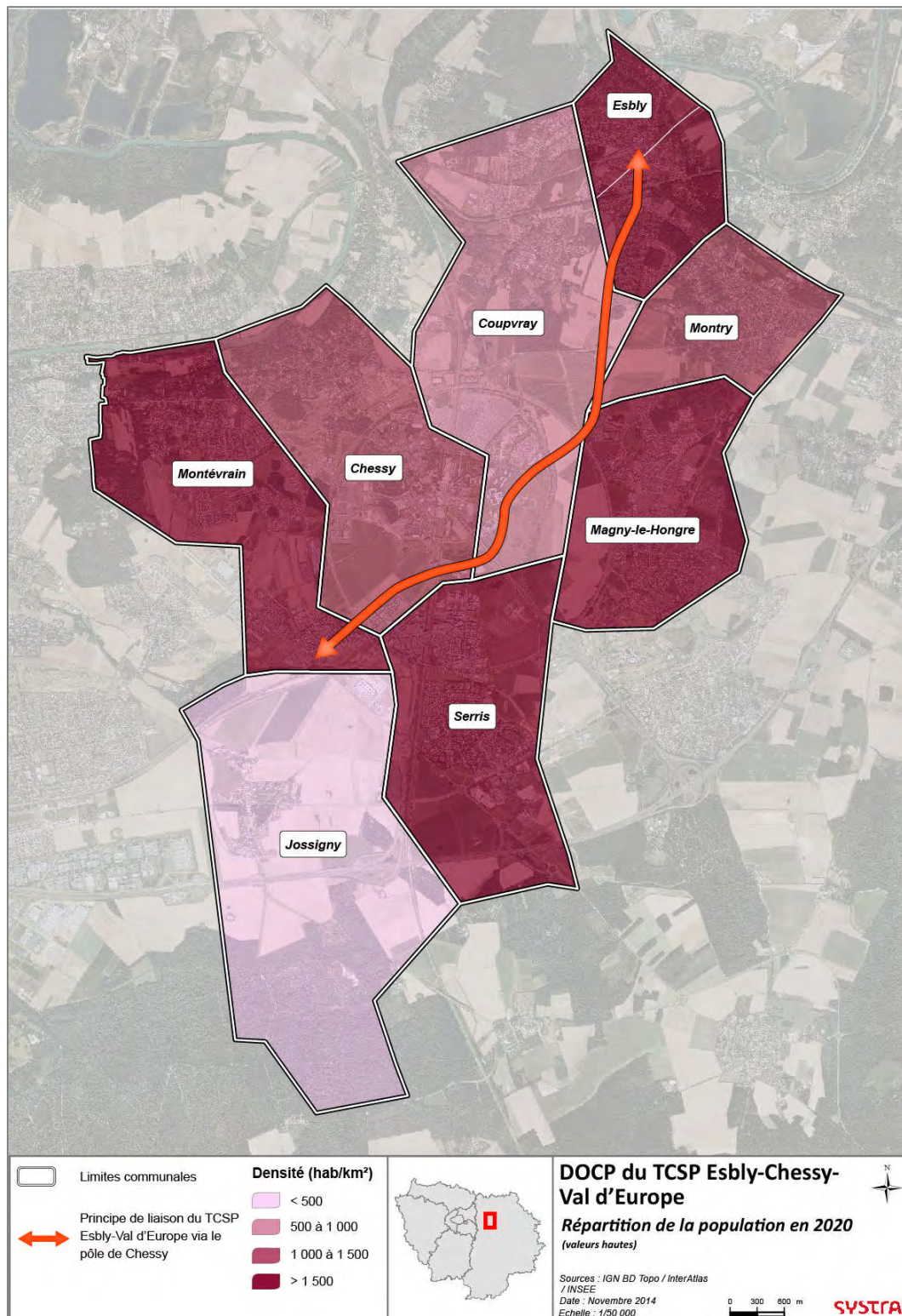


Illustration 131. Répartition de la population en 2020 (projections IAU-IdF)

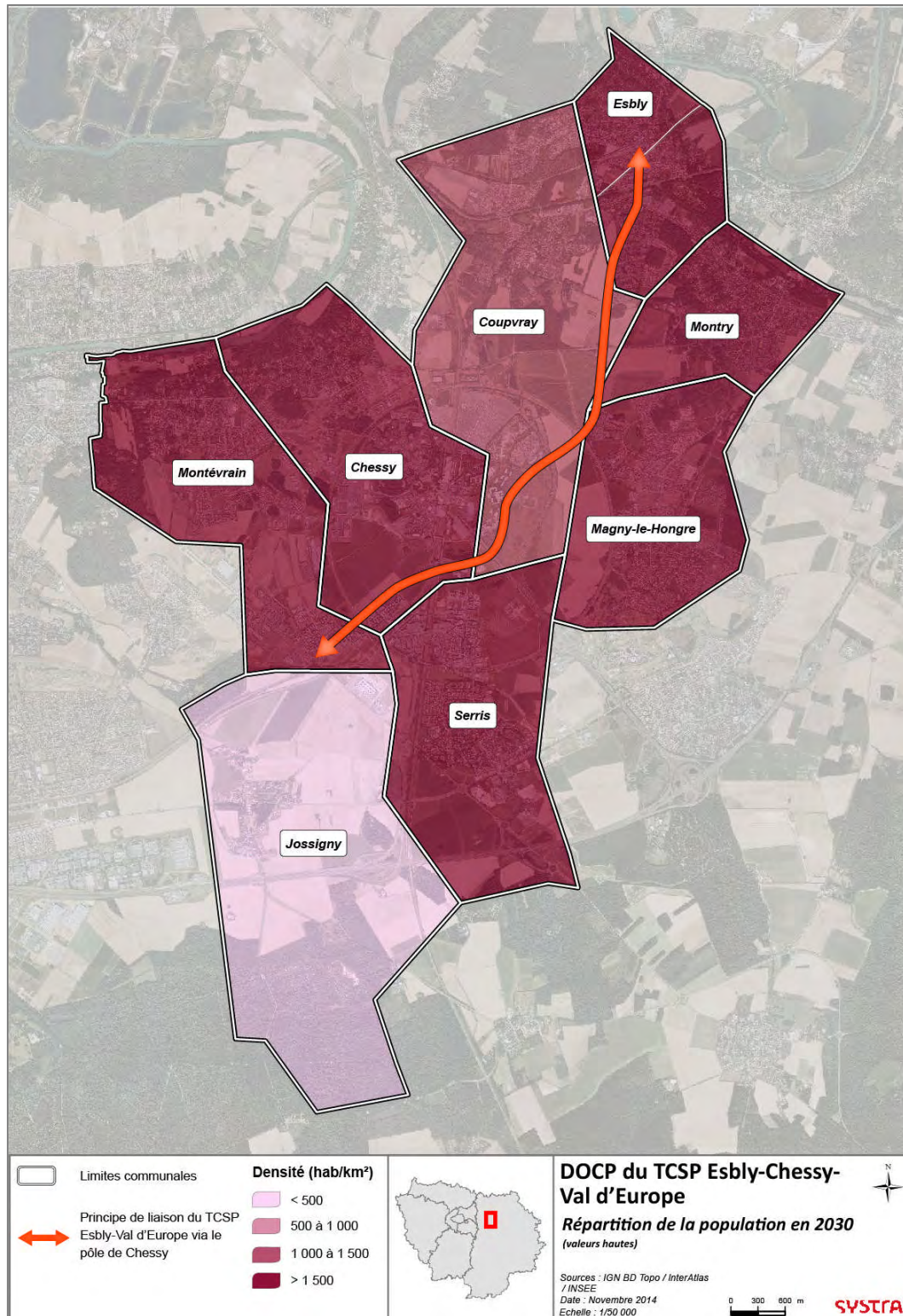


Illustration 132. Répartition de la population en 2030 (projections IAU-IdF)

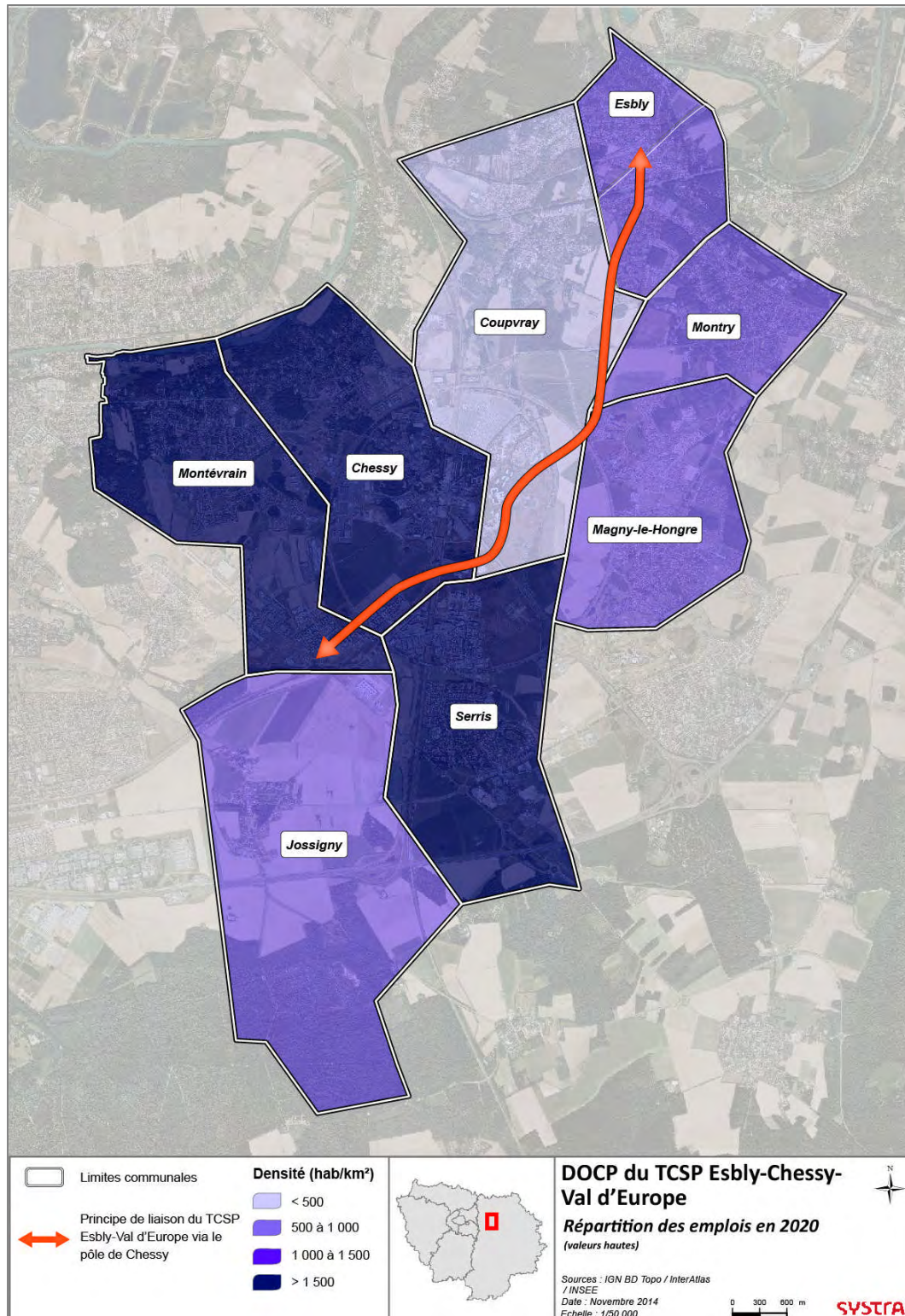


Illustration 133. Répartition des emplois en 2020 (projections IAU-IdF)

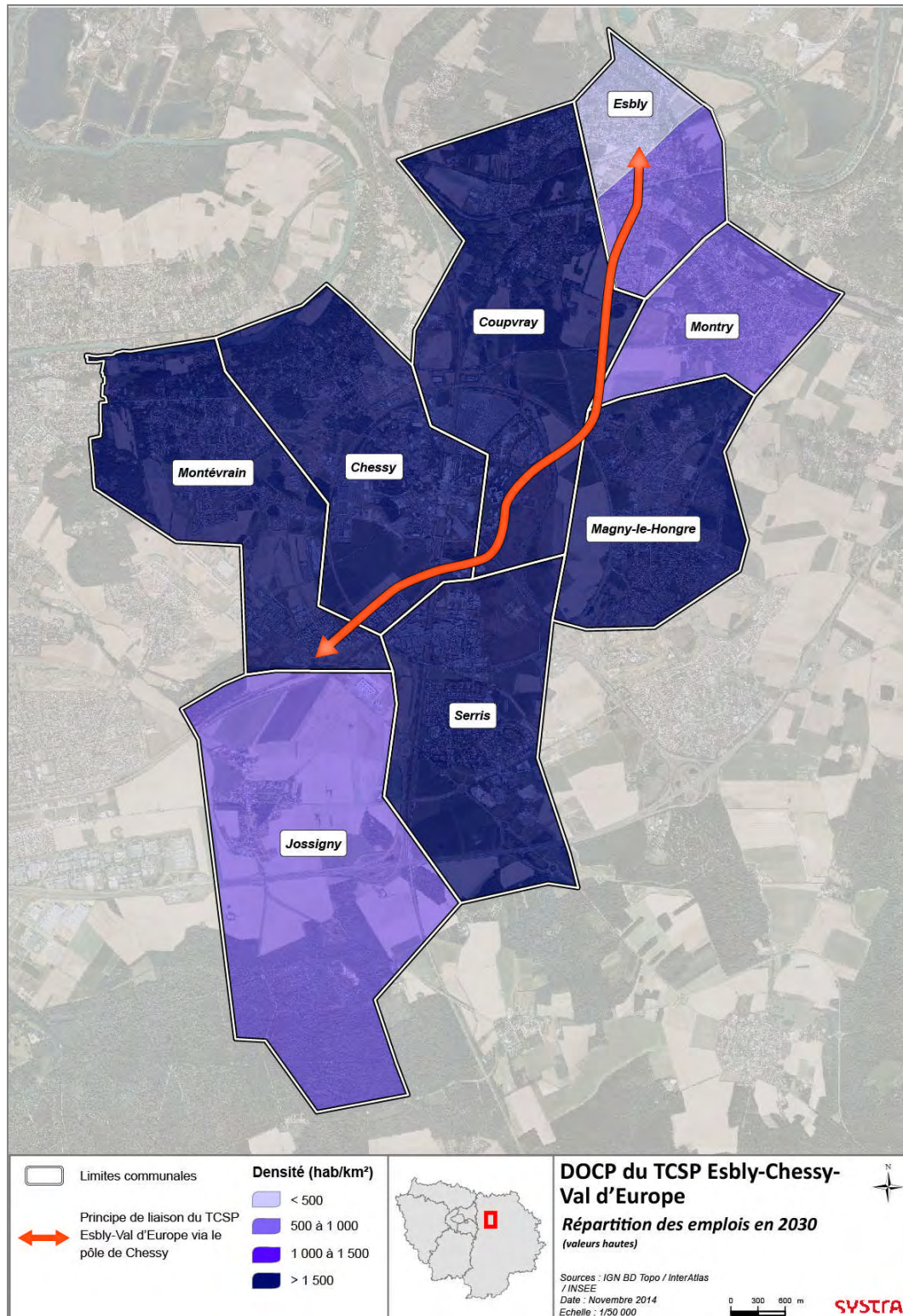


Illustration 134. Répartition des emplois en 2030 (projections IAU-IdF)

b. Réseaux de transport

Le réseau de transports collectifs francilien pris pour hypothèse de modélisation est constitué des lignes actuelles ainsi que des projets inscrits au plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France et au SDRIF susceptibles d'être mis en service aux horizons 2020 et 2030.

Dans le secteur d'étude, cela concerne principalement la mise en service des lignes du projet Grand Paris Express qui desserviront la gare de Noisy-Champs :

- En 2020, mise en service de la ligne 15 entre les gares de Pont de Sèvres et Noisy-Champs ;
- En 2030, création de la ligne 16 entre les gares de Saint-Denis-Pleyel et Noisy-Champs (mise en service en 2023-2024) et prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs (mise en service en 2025).

Le renforcement d'offre prévu d'ici à 2030 sur la ligne du RER A dans le cadre du schéma directeur du RER A est aussi pris en compte (mise en œuvre progressive jusqu'en 2022).

c. Caractéristiques du projet

Le scénario de tracé privilégié a fait l'objet de prévisions de fréquentation. Il s'agit du scénario suivant :

- Au nord, contournement du centre ville d'Esbly pour rejoindre la gare en longeant le chemin des Aulnoyes ;
- Au sud, desserte du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée via le Boulevard circulaire ;
- 12 stations (interstation moyenne de 800 mètres) ;
- Temps de parcours entre les deux terminus de 26 minutes.

Le temps de correspondance entre le TCSP et le train à la gare d'Esbly est de 1 minute. Il est de 2 minutes pour la correspondance entre le TCSP et la ligne du RER A aux gares de Marne-la-Vallée Chessy et de Val d'Europe.

La modélisation de trafic ne permet pas de discriminer les variantes entre-elles compte tenu du maillage retenu à ce stade.

4.2 Prévisions de fréquentation

4.2.1 Estimation du nombre de voyageurs en 2020 et 2030

La fréquentation de la ligne augmente au fur à mesure que les projets urbains situés le long du TCSP se réalisent. En 2020, le nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin sur la ligne est estimé à 900 voyageurs. En 2030, une fois l'ensemble des projets achevés, il atteint 1 800 voyageurs.

La charge dimensionnante à l'heure de pointe du matin²² est comprise entre 300 et 600 voyageurs. Elle est de 300 voyageurs en 2020, et se situe à l'arrivée de la gare de Chessy dans le sens nord-sud (Cf. Illustration 135). En 2030, elle est de 600 voyageurs et se localise plus au nord à Coupvray, au niveau de la ZAC des Trois Ormes, toujours dans le sens nord-sud (Cf. Illustration 136). Il est à noter que la mise en service de la ligne 16 entre la gare de Chelles de la ligne P et la gare du RER A de Noisy-Champs offrant un lien entre ces deux lignes détourne de la ligne de TCSP environ 100 voyageurs.

²² Dans un sens donné, correspond au nombre de voyageurs maximal transportés sur une heure entre deux stations.

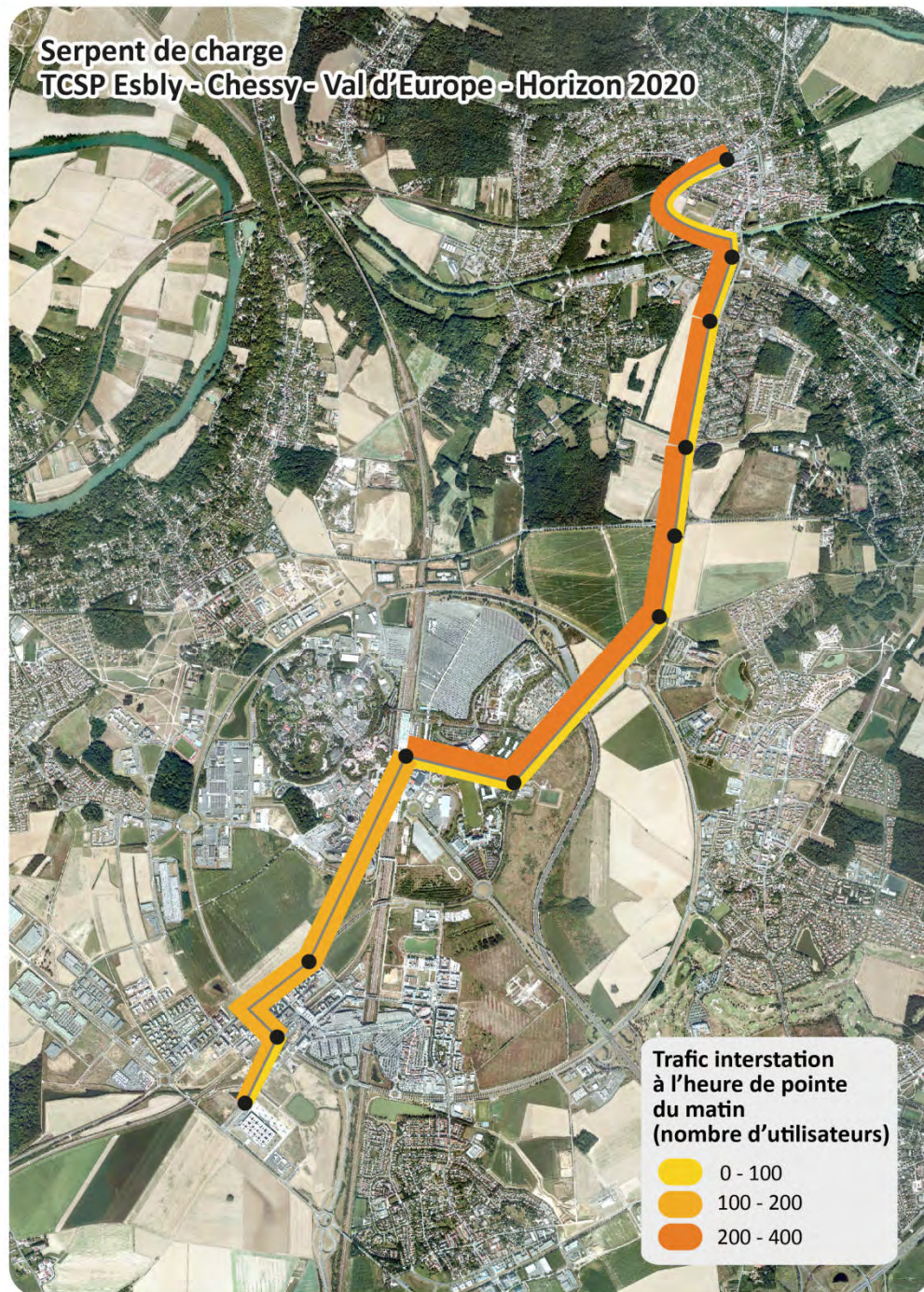


Illustration 135. Serpent de charge du TCSP Esbly - Chessy - Val d'Europe à l'horizon 2020

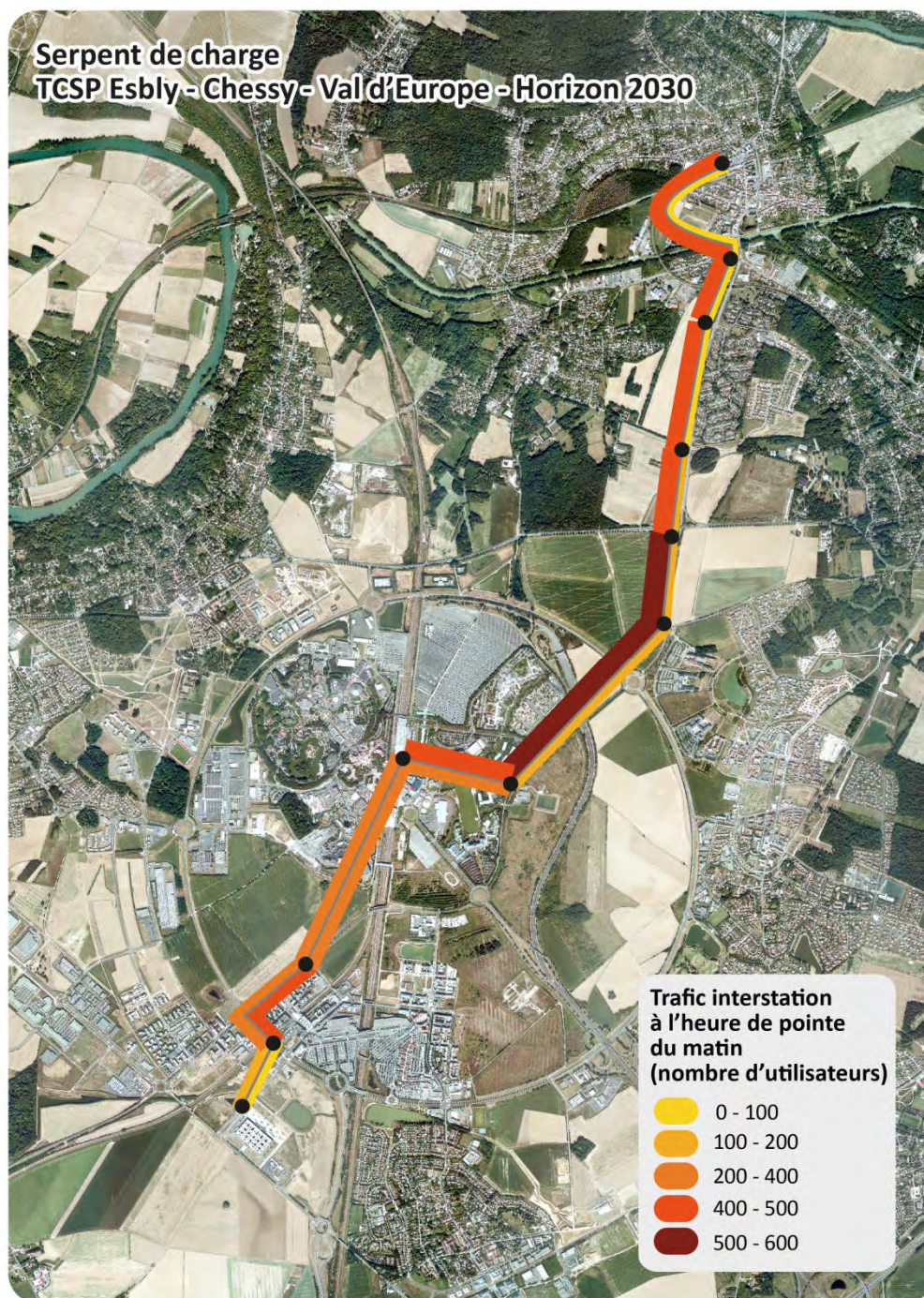


Illustration 136. Serpent de charge du TCSP Esbly - Chessy - Val d'Europe à l'horizon 2030

Horizon	2020	2030
Nombre d'utilisateurs à l'heure de pointe du matin	900	1 800
Nombre d'utilisateurs à la journée	7 200	14 400
Charge dimensionnante à l'heure de pointe du matin	300	600

Illustration 137. Tableau 10 Estimation de la fréquentation du projet à l'heure de pointe du matin en 2020 et 2030

Le trafic à la journée du TCSP peut être estimé en appliquant un coefficient de passage entre le trafic d'heure de pointe et le trafic jour tel qu'observé en 2014 sur les lignes qui desservent le territoire. Pour les lignes 34 et 42 du réseau Pep's, ce coefficient est environ de 8.

Sur cette base, la fréquentation globale de la ligne un jour ouvrable de base s'établit alors à 7 200 voyageurs en 2020 et 14 400 voyageurs en 2030.

Le TCSP desservira plusieurs équipements générateurs importants de déplacements existants ou futurs, tels que l'hôpital de Jossigny, le centre commercial de Val d'Europe, l'université de Montévrain, le centre de congrès de Chessy ou les parcs Disney. Pour tenir compte des déplacements occasionnels générés par ces équipements, le trafic à la journée du TCSP a été estimé en appliquant un coefficient de passage entre le trafic d'heure de pointe et le trafic jour plus élevé que celui observé en 2014 sur les lignes qui desservent le territoire. Ce coefficient est égal à 8.

Sur cette base, la fréquentation globale de la ligne un jour ouvrable de base s'établit alors à 7 200 voyageurs en 2020 et 14 400 voyageurs en 2030.

4.2.2 Origine et part des voyageurs en correspondance

Le tableau ci-après présente le nombre de correspondants à l'heure de pointe du matin aux gares d'Esbly, de Marne-la-Vallée Chessy et Val d'Europe et la part qu'ils représentent dans le nombre total de voyageurs de la ligne :

	2020		2030	
	Nombre de correspondants	Part dans l'ensemble du trafic de la ligne	Nombre de correspondants	Part dans l'ensemble du trafic de la ligne
Gare d'Esbly (ligne P)	200	22 %	300	17 %
Gare de Marne-la-Vallée Chessy (RER A)	200	22 %	300	17 %
Gare de Val d'Europe (RER A)	200	22 %	600	33 %
TOTAL	600	67 %	1 200	67 %

Illustration 138. Tableau 11 Nombre de correspondances à l'heure de pointe du matin aux gares d'Esbly, Marne-la-Vallée Chessy et Val d'Europe en 2020 et 2030

Au terminus d'Esbly, environ trois quarts des montants sur le TCSP proviennent de la ligne P, avec comme origine pour la plupart d'entre eux, les bassins de vie de Meaux, Lagny et Chelles ainsi que les communes desservies par la branche de la ligne P allant d'Esbly à Crécy-la-Chapelle.

[illegible]

Illustration 140. Communes d'origine des montants à la gare de Val d'Europe à l'heure de pointe du matin en 2020



4.2.3 Impact du TCSP sur la fréquentation de la ligne P et le RER A

La mise en service du TCSP aura un impact très mesuré sur la charge de la ligne P ou du RER A, moins de 1 % en général de recharge ou de décharge des lignes.

L'effet le plus important se situe sur la section entre les gares RER de Chessy et Val d'Europe où la charge augmentera de 200 voyageurs.

5. Coûts et planning prévisionnel

Cette partie présente les coûts d'investissement relatif à la création de l'infrastructure ainsi que les coûts d'exploitation et de maintenance du matériel roulant. Ils se basent sur les métrés du tracé et sur les prévisions de trafic présentés au §7.

5.1 Coûts d'investissement

Les principales hypothèses pour l'estimation financière des coûts du projet ont pour valeur de référence l'euro courant janvier 2014.

5.1.1 Méthodologie

Les principales hypothèses prises en compte pour le calcul des coûts d'investissement du projet TCSP Esbly – Val d'Europe incluent les postes suivants :

- Evaluation des coûts des travaux dans le Gabarit Limite d'Obstacle (GLO = emprise dédiée à la circulation du T Zen et à son exploitation) :
 - Terrassement ;
 - Réalisation de voie simple ou double de TCSP (bordures, multitubulaire, assainissement et son revêtement ;
 - Equipements système de transport ;
 - Stations...
- Evaluation des coûts des travaux hors GLO lorsque le TCSP / T Zen traverse des secteurs non concerné par des projets urbains incluant :
 - Démolition de la voirie et des trottoirs ;
 - Assainissement ;
 - Bordures et caniveaux de la voirie et des trottoirs ;
 - Structure et revêtement de la voirie, de trottoir et d'aménagements cyclables ;
 - Abattage et plantation d'arbres et aménagements paysagers ;
 - Mobilier urbain et éclairage public ;
 - Signalisation (verticale, horizontale et lumineuse).
- A ces postes s'ajoutent :
 - Les couts liés aux ouvrages d'art à reprendre ou créer ;
 - Les installations de chantier, les sujétions d'exploitation et les travaux préparatoires ;
 - Les frais de MOE (Maître d'œuvre : frais de travaux) ;
 - Les frais de MOA (Maître d'Ouvrage) ;
 - Les estimations des acquisitions foncières ;
 - Une estimation du coût des bâtiments nécessaires à l'exploitation, la maintenance et le remisage des bus (1 local d'exploitation à chaque bout de ligne + le site de maintenance et de remisage) ;
 - des Provisions pour Aléas et Incertitudes.

L'estimation est faite au niveau faisabilité. Elle présente un taux de tolérance de plus ou moins 20 %.

5.1.2 Estimation des coûts d'investissements

Selon les différentes variantes d'insertion, le coût de la création de la ligne de TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe (comprenant également la réalisation du SMR²³) est estimé entre :

- **117 M € HT** pour la variante la moins chère (CHMLV via le Bld Circulaire – tronc commun via Pont Morris – Plaine Sportive) ;
- **142 M € HT** pour la variante la plus chère (CHMLV via RD231 – tronc commun via Avenue Hergé – Collège d'Esbly) ;

Séquence		Coûts (en M € HT)
Variantes terminus sud	CHMLV via RD231	20,5
	CHMLV via le bld Circulaire	14,0
Tronc commun	Via Pont Morris (pont existant)	48,5
	Via Avenue Hergé	62,0
Variantes terminus nord	Plaine sportive	39,5
	Collège Braille	44,5

Le coût de réalisation du nouvel ouvrage d'art (Avenue Hergé) assurant le franchissement de la LGV et du RER A entraîne **un surcoût estimé à 13,5 M € H.T.**

Le coût d'acquisition du matériel roulant est estimé à **12 M € H.T.**

²³ Le coût de réalisation du SMR est estimé à 15 millions d'euros H.T.

5.2 Planning prévisionnel du projet

Le projet a fait l'objet d'un planning prévisionnel établi avec les données connues sur les projets connexes.

Il intègre les phases d'études, de procédures (dont acquisitions foncières éventuelles), les étapes de consultation, d'élaboration et passation des conventions ainsi que les travaux relatifs à l'infrastructure de transport, aux stations et au site de maintenance et de remisage.

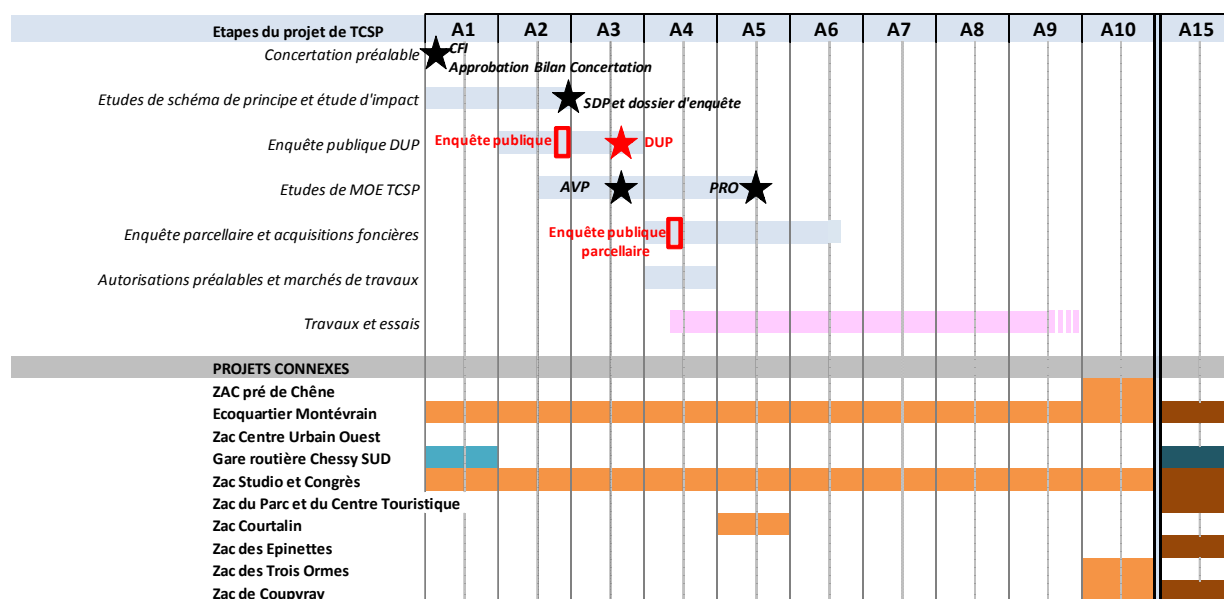


Illustration 141. Calendrier général du projet

6. Identification des impacts significatifs du projet

Les impacts du projet de TCSP Esbly – Val d'Europe sur son environnement font l'objet d'analyses au stade du DOCP. Ces analyses seront approfondies dans le cadre des études ultérieures, notamment en vue de la constitution du dossier d'enquête publique relative au projet.

Les impacts ont été étudiés par séquence homogène, comme indiqué dans le schéma ci-dessous.

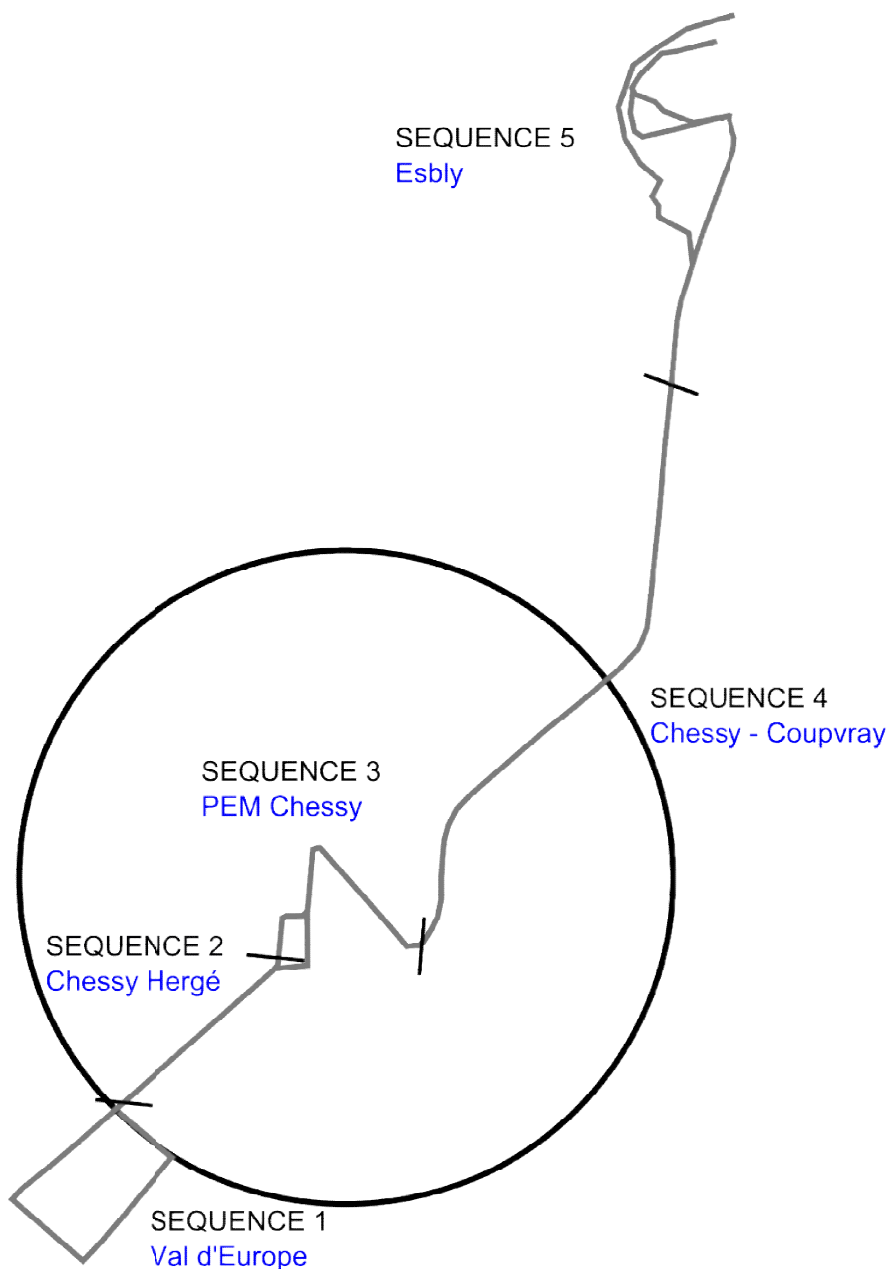


Illustration 142. Identification des séquences – Source : SYSTRA

6.1 Impacts sur les circulations routières

6.1.1 Modification des carrefours

Sur l'ensemble de l'itinéraire, les carrefours intégreront une phase spécifique permettant d'assurer la priorité au TCSP.

Dans cet objectif, les giratoires seront réaménagés en carrefours à feux.

Les études ultérieures permettront de confirmer l'intérêt et les impacts de ces aménagements.

Les carrefours impactés par le projet sont :

- 1) Carrefour Boulevard circulaire / Cours de la Gondoire ;
- 2) Carrefour Cours de la Gondoire / Route de Provins (RD 231) ;
- 3) Carrefour Route de Provins (RD 231) / Avenue de l'Europe ;
- 4) Carrefour Avenue de l'Europe / Bd circulaire ;
- 5) Carrefour rue Haddock / Avenue Hergé ;
- 6) Carrefour rue Morris / Avenue Hergé ;
- 7) Carrefour avenue Hergé / voie nouvelle ;
- 8) Carrefour Pont Morris / voie nouvelle ;
- 9) Carrefour Avenue Paul Séramy / Avenue Robert Schuman ;
- 10) Carrefour Avenue Schuman / Avenue Jules Verne ;
- 11) Carrefour Avenue Robert Schuman / Bd de l'Europe ;
- 12) Carrefour Rue de la Fosse des Pressoirs / Avenue de l'Europe prolongée ;
- 13) Carrefour avenue de l'Europe / voie nouvelle ;
- 14) Carrefour RD 5d / rue de Montry ;
- 15) Carrefour RD 5d / Rue Louis Braille ;
- 16) Carrefour Avenue Joffre / RD 5d.
- 17) Carrefour Avenue De Gaulle / Chemin des Aulnoyes ;

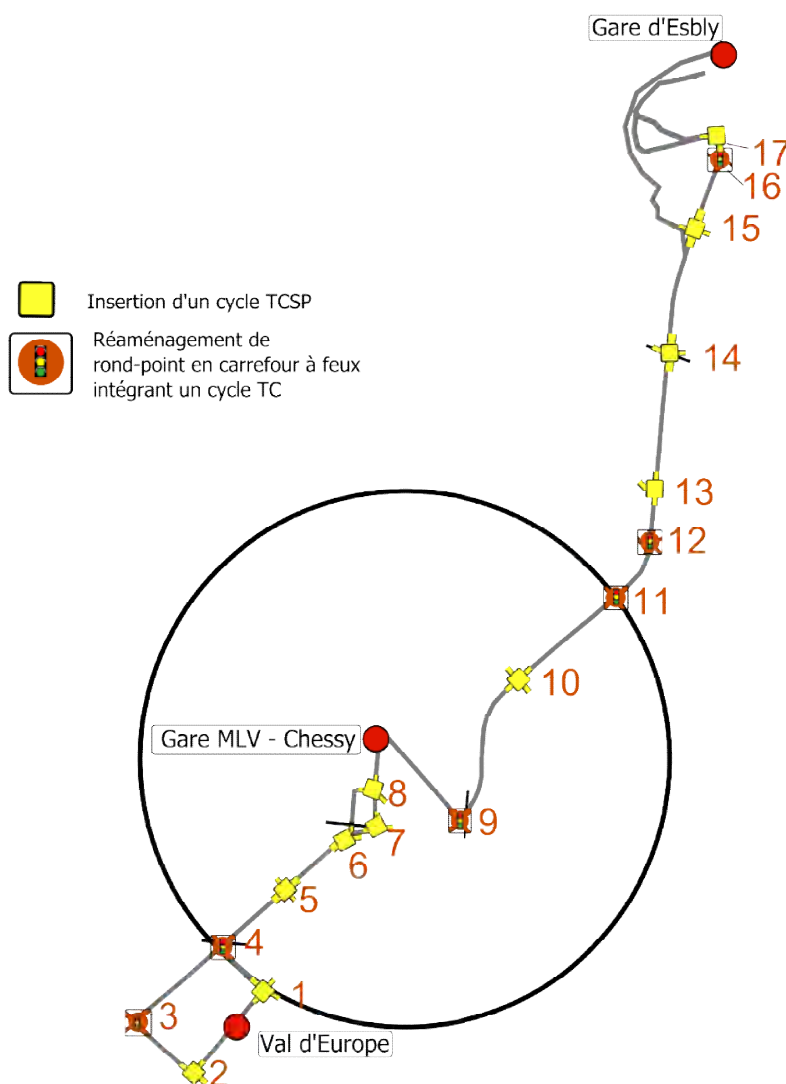


Illustration 143. Synthèse des aménagements de carrefour – source : SYSTRA

6.1.2 Réduction de l'offre de stationnement

Le projet de TCSP aura un impact limité sur l'offre de stationnement.

Les places de stationnement impactées autour de la gare d'Esbly seront analysées dans le cadre du projet de pôle²⁴ en cours d'initialisation.

La réalisation d'un Parc Relais et la mise en place d'une réglementation du stationnement devraient permettre de répondre à la demande.

6.1.3 Mutualisation de la plate-forme du TCSP

La plate-forme du TCSP devra être mutualisée avec d'autres lignes de transport en commun (futurs TCSP et bus urbains) sur les tronçons suivants :

- Cours de la Gondoire ;
- Voie d'accès à la Gare Routière de Chessy-Sud ;
- Avenue Paul Séramy.

D'autres section de mutualisation pourront être envisagées mais ne sont pas obligatoires à ce stade des études (Av. Schuman, par exemple).

6.1.4 Impacts sur les réseaux de transport en commun

a. Impacts sur les itinéraires

Une restructuration des réseaux de bus de Marne-la-Vallée est prévue à l'horizon 2016 lors de l'inauguration de la gare routière de Chessy Sud. Cette restructuration ne prend pas en compte l'arrivée possible d'un TCSP et devra évoluer, selon le tracé retenu, une fois le TCSP mis en œuvre. L'analyse proposée ci-après repose donc sur l'offre de transport actuelle.

Dans l'état actuel des choses, les points suivants seront étudiés au cours du Schéma de Principe :

- Une mutualisation du site propre du TCSP avec les autres lignes de transport collectif devra être envisagée sur certains axes pour offrir une meilleure exploitation aux lignes de bus existantes, décharger les voies de circulation générale et éviter la congestion routière. Les axes pressentis sont :
 - Le Cours de la Gondoire et la RD 231 ;
 - La voie d'accès au PEM de Chessy-sud (cours des Flandres prolongé) ;
 - L'avenue Paul Séramy.

Toutefois, cette mutualisation devra être proposée en priorité aux lignes fortes afin de ne pas surcharger le site propre et ainsi dégrader trop fortement l'exploitation du TCSP. Par ailleurs, un système de priorité sélective pourrait être mis en place pour le TCSP.

Sur le Cours de la Gondoire et la RD 231, le site propre du TCSP pourrait à terme former le tronc commun des TCSP Esbly – Val d'Europe, Lagny – Val d'Europe et Torcy/Bussy – Val d'Europe.

²⁴ Cette étude, financée par le STIF, comportera une enquête de stationnement au sein du territoire d'influence du pôle

- **Restructuration du réseau bus**

- Une restructuration de la ligne 57 du réseau Marne & Morin devra être étudiée. En effet, le tracé de cette ligne, parallèle au tracé du TCSP Esbly – Val d'Europe entre la gare d'Esbly et l'avenue Jules Verne, devra être optimisé pour éviter le doublonnage des lignes.
- D'autres restructurations du réseau de bus seront à prévoir dans le cadre de l'arrivée du TCSP Esbly – Val d'Europe. La hiérarchisation du réseau et la visibilité du TCSP seront alors recherchées en favorisant systématiquement le rabattement vers le TCSP dans la mesure du possible.

- Par ailleurs, des correspondances sont à prévoir avec les lignes de bus desservant les pôles du Val d'Europe, de Marne-la-Vallée – Chessy et d'Esbly.

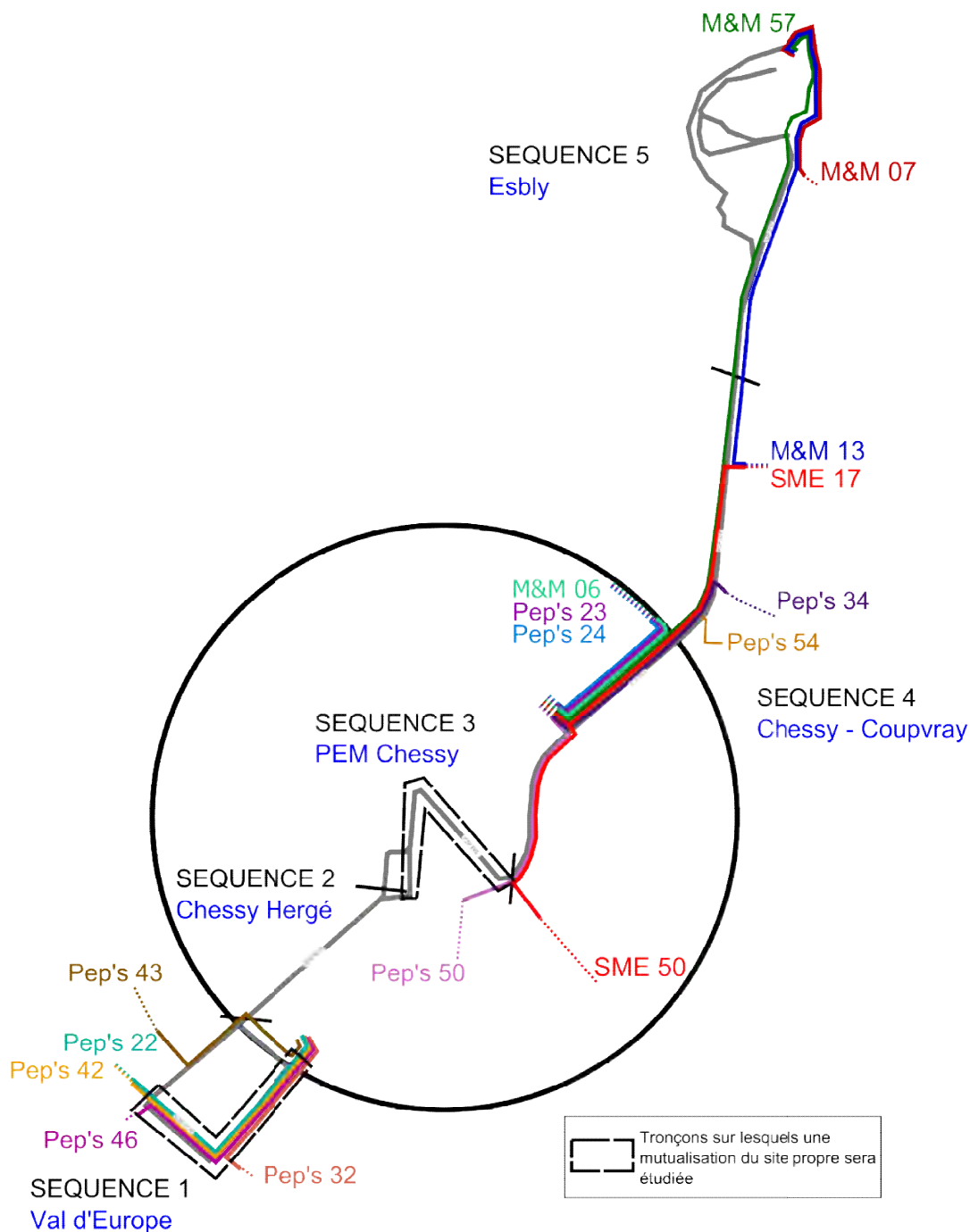


Illustration 144. Autres lignes de bus par séquence – source : SYSTRA

b. Impacts sur les stations

Certaines stations desservies par les lignes de bus du secteur seront mutualisées avec les stations du TCSP Esbly – Val d'Europe, en raison de leur proximité les unes avec les autres :

- Station desservant le Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée sur le Cours de la Gondoire ;
- Station au sein de la gare routière de Marne-la-Vallée – Chessy sud ;
- Station au sein de la gare routière d'Esbly dans la variante terminus au nord de la gare.

La carte ci-dessous représente cette possible mutualisation.

STATIONS MUTUALISEES

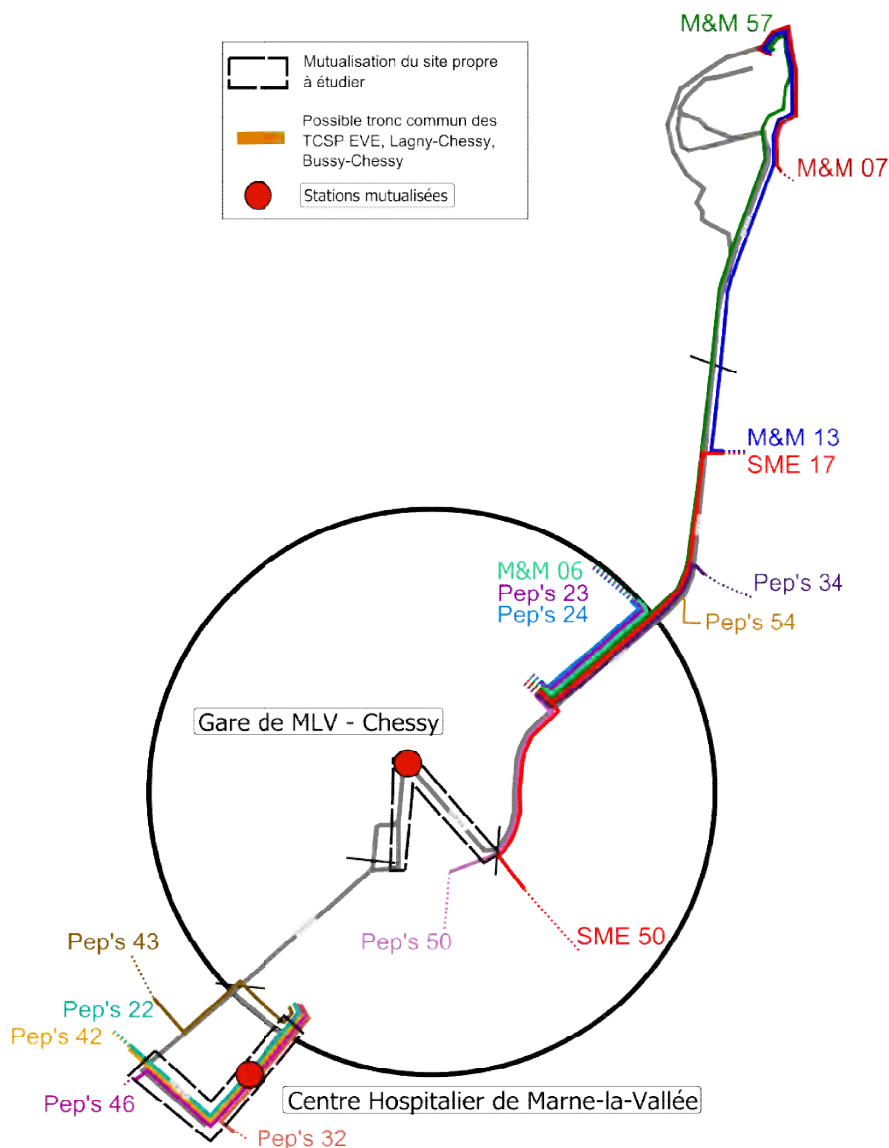


Illustration 145. Impacts sur les stations des réseaux de bus – source : SYSTRA

6.2 Impacts fonciers

6.2.1 Acquisitions foncières

Le schéma ci-dessous présente les emplacements le long du tracé concernés par des impacts fonciers :

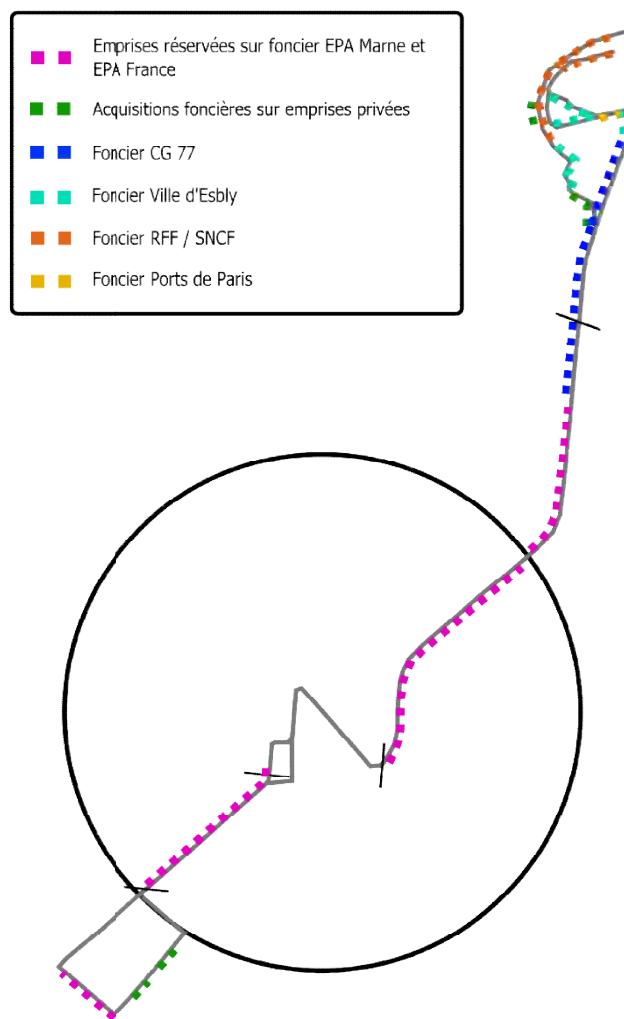


Illustration 146. Acquisitions foncières sur le projet de TCSP EVE – source : SYSTRA

a. Val d'Europe

Sur le linéaire du tracé de base situé dans le périmètre des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée, soumis à la gestion de l'EPAMarne et de l'EPAFrance, les emprises nécessaires à l'insertion du TCSP Esbly – Val d'Europe sont d'ores et déjà réservées. **Aucune acquisition n'est donc nécessaire** sur l'intégralité du linéaire du tracé de base à Marne-la-Vallée.

A proximité du centre hospitalier de Marne-la-Vallée ainsi que sur le Cours de la Gondoire, des acquisitions foncières limitées seront nécessaires afin d'aménager le terminus, l'aire de régulation et d'assurer la gestion du retournement des véhicules de transport collectif.

b. Esbly

Le projet de TCSP aura des impacts fonciers sur le territoire communal d'Esbly afin de permettre l'implantation du site propre du tracé de base :

- Sur la partie ouest de la RD 5d, à partir de la limite communale d'Esbly et jusqu'à l'intersection avec l'Avenue Joffre ;



Illustration 147. Foncier nécessaire à l'implantation du site propre sur la RD 5d à Esbly – source : SYSTRA

- **Esbly – Variantes Plaine Sportive / Collège**
 - En amont du Pont sur le Canal du Chalifert pour l'implantation de la station desservant le nord du quartier des Champs Forts ;



Illustration 148. Foncier nécessaire à l'implantation de la station en amont du canal à Esbly – source : SYSTRA

- Sur les variantes à Esbly longeant le talus ferroviaire, des impacts fonciers sur emprises publiques sont à noter auprès des acteurs suivants :

- Ports de Paris pour les emprises sur les berges du canal ;
- Ville d'Esbly pour les emprises au sein du stade.
- Par ailleurs, des impacts fonciers, sur des terrains appartenant aux acteurs ferroviaires suivants, sont à noter :
 - Réseau Ferré de France pour les emprises longeant le talus ferroviaire ;
 - La SNCF pour les emprises situées au sud de la gare d'Esbly.



Illustration 149. Répartition foncière sur les emprises ferroviaires à l'approche et autour de la gare d'Esbly (source : RFF)

• Esbly – Variantes Collège et Hybride

Sur la variante se raccordant au chemin des Fours à Chaux depuis la RD 5d, la réservation d'emprises est nécessaire afin de pouvoir insérer la plate-forme.

Au droit du collège Braille et du cimetière d'Esbly, des impacts fonciers sur l'emprise publique du parking sont à prévoir.



Illustration 150. Foncier nécessaire à l'implantation du site propre et de la station au niveau du collège Braille – source : SYSTRA

Par ailleurs, des acquisitions foncières sont nécessaires au niveau de la Coopérative Agricole pour insérer la plateforme le long du talus ferroviaire. Les études ultérieures permettront de confirmer ou d'infirmer l'absence d'impact sur le bâtiment situé à l'ouest de la plateforme.



Illustration 151. Foncier nécessaire à l'insertion de la plateforme sur la Coopérative Agricole, à Esbly – source fond de carte : Géoportail, traitement : SYSTRA

6.3 Impacts sur le bruit

La création de la ligne de TCSP aura un impact très faible en termes de bruit sur les territoires traversés. Il emprunte des axes déjà circulés par de nombreux véhicules à propulsion thermique, notamment des poids lourds ou des véhicules de secours, et le bruit supplémentaire apporté par la circulation des bus sera négligeable au regard du volume sonore actuel. Il en va de même pour les bus qui circuleraient le long des voies ferrées de la ligne P (Paris-Meaux et Esbly-Crécy) pour les variantes Stade, Aulnoyes, ZAC de Coupvray & Collège Braille.

Les zones les plus touchées par les nuisances sonores se concentreront au sein des projets de ZAC en cours de définition tels que la ZAC de Coupvray ou encore la ZAC des Trois Ormes. Pour ces deux territoires, le tracé sera implanté sur l'axe routier principal du quartier dont la réalisation intègre l'insertion d'un site propre TCSP.

7. Evaluation et comparaison des différentes variantes par une analyse multicritère

Le tracé comporte trois secteurs de variantes de tracé :

- Le secteur du Val d'Europe ;
- Le secteur de la gare de Marne-la-Vallée Chessy ;
- Le secteur d'Esbly.

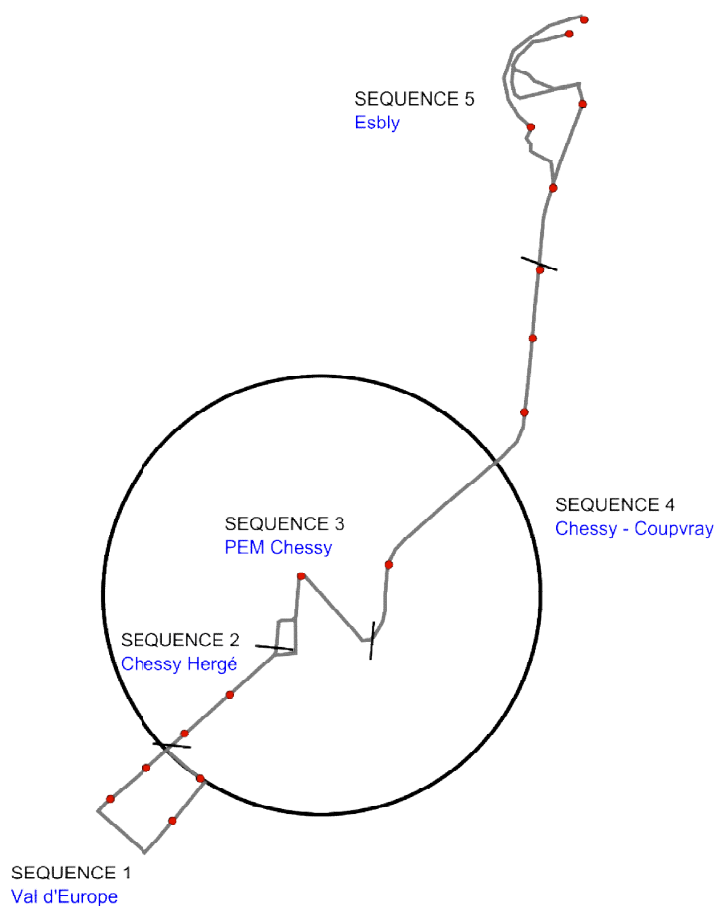


Illustration 152. Le tracé du TCSP Esbly – Val d'Europe en projet

Afin de les comparer, une analyse multicritère a été réalisée. Elle compare les variantes selon des critères qualitatifs et quantitatifs :

- Le type d'**insertion** proposée : site propre intégral, semi-banalise ou banalise ;
- La **desserte** de chacune des variantes :
 - o Pour le val d'Europe : hôpital, l'université, le centre commercial, le RER A et la gare routière, l'écoquartier de Montévrain.
 - o Pour Esbly : le centre-ville d'Esbly, le quartier des Champs Forts, l'Ecoquartier de Coupvray, le collège Louis Braille ;
- L'impact sur la **circulation générale** : renforcement de la congestion, évitement des grands axes et nœuds routiers ;
- L'impact sur les **aménagements cyclables** : lisibilité, continuité, sécurité ;
- Le coût de réalisation des **aménagements liés au TCSP** ;
- Le coût de réalisation ou de modification des **ouvrages d'art** impactés par le tracé du TCSP ;
- Le coût des **acquisitions foncières** pour permettre la réalisation du projet ;

- Les impacts sur **l'exploitation du TCSP** : temps de parcours, nombre de kilomètre parcours, qualité de la régulation.

7.1 Analyse scénarios Val d'Europe :

Le scénario de l'écoquartier (variante bleue) est plus long et donc plus couteux et offre une desserte moins satisfaisante car il ne traverse pas le cœur de Val d'Europe en cours de constitution. En particulier, la desserte du pôle multimodal (bus et RER) est moins satisfaisante.

La variante via le Boulevard circulaire (variante jaune) se démarque grâce à son itinéraire direct permettant la desserte des principales polarités du Val d'Europe et une intermodalité optimale avec le pôle d'échanges du Val d'Europe. En outre, cette variante apparait compatible avec le projet de réalisation d'une nouvelle gare routière à Montévrain (au sud du boulevard circulaire).

Au final, la variante privilégiée par le STIF est la variante empruntant le Boulevard circulaire (variante jaune).

7.2 Analyse des scénarios à Chessy

La variante empruntant le pont Morris est la plus intéressante car elle permet de faire l'économie de la réalisation d'un ouvrage d'art complexe et réduit les risques de conflits en entrée et en sorties du pôle d'échanges de Marne-la-Vallée - Chessy.

La variante privilégiée par le STIF est la variante du Pont Morris.

7.3 Analyse scénarios Esbly

La variante desservant le collège Braille (avec terminus en gare routière actuelle – variante jaune – ou terminus au sud de la ligne P – variante hybride) offre une bonne desserte, réduit l'impact des coupures urbaines et naturelles, mais génère des coûts d'acquisitions foncières et de génie civil élevés.

La variante plaine sportive offre également de bons temps de parcours, des coûts médians et une bonne desserte.

A ce stade, le STIF n'a pas de variante privilégiée.

Le tableau ci-après illustre les résultats de l'analyse.

			Val d'Europe		Chessy		Esbly	
DETAIL	Critères	Sous-critères	CH MLV via Ecoquartier	CH MLV via Circulaire	Pont Morris	Pont Hergé	Plaine Sportive	Collège (Hybride et Gare routière nord)
AMENAGEMENTS	Insertion TCSP	Site propre continu						
	Desserte par les stations du TCSP	Hôpital de Montévrain						
		Centre Commercial du Val d'Europe et université						
		Gare routière - RER A						
		ZAC de Montévrain						
		Pôle d'échanges de Chessy Sud						
		Centre-Ville d'Esbly						
		Quartier des Champs Forts						
		Collège Louis Braille						
		BILAN						
	Impacts sur la voirie de l'insertion du TCSP	Impact sur le stationnement						
		Impact sur la circulation						
		Qualité de la desserte cyclable						
COUTS	Coût global							
	Coûts des ouvrages d'art							
	Acquisitions foncières							
EXPLOITATION	Temps de parcours							
	Régulation							
	Km parcourus							

8. Conclusion

Le projet de création du Transport en Commun en Site Propre Esbly-Chessy-Val d'Europe (TCSP EVE) s'inscrit dans un territoire en pleine mutation. Cette nouvelle infrastructure propose une offre de transport collectif qui accompagne le développement urbain, relie le bassin de vie de Meaux à celui de Marne-la-Vallée et dessert les actuelles et futures polarités du territoire.

En offrant de nouvelles connexions avec le réseau existant (ligne P du Transilien à Esbly, RER A, TGV et gare routière à Chessy-Marne-la-Vallée et RER A et gare routière au Val d'Europe), ce nouvel axe de transport participera au maillage du territoire. Il devra assurer une offre structurante, rapide, fiable et compétitive afin de favoriser le report modal et l'intermodalité.

Le projet s'inscrit dans un paysage urbain en grande mutation avec de nombreux acteurs de l'aménagement. Il a des impacts limités sur le territoire car il s'insère, pour la très grande majorité de son tracé, dans des projets en cours pouvant anticiper l'insertion d'un TCSP. Toutefois, une attention particulière devra être portée à la coordination des calendriers et aux interfaces de ces projets urbains et routiers.

Certains sujets mériteront un approfondissement au cours des phases d'études ultérieures comme le terminus au Val d'Europe, le choix du tracé dans Esbly, les carrefours ou encore les ouvrages d'art nécessaires aux franchissements des coupures urbaines et naturelles du territoire.

Ces éléments seront portés à la connaissance du public lors de la Concertation préalable, au cours de laquelle tous les acteurs – usagers, associations, entreprises et collectivités – seront invités à partager leur avis sur le projet.

9. Annexes

9.1 Partenaires et acteurs institutionnels

ANRU :	Agence nationale de renouvellement urbain
ADP :	Aéroports de Paris
AFTRP :	Agence foncière et technique de la région parisienne
ABF :	Architectes des bâtiments de France
ASAD :	Association Seine-Amont développement
CERTU :	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CG 77 :	Conseil Général de Seine-et-Marne
EPAFrance :	Etablissement public d'aménagement pour le secteur 4 de Marne-la-Vallée
EPAMarne :	Etablissement public d'aménagement pour le secteur 3 de Marne-la-Vallée
IAU IdF :	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
INSEE :	Institut national de la statistique et des études économiques
RATP :	Régie autonome des transports parisiens
RIF :	Région Île-de-France
RFF :	Réseau ferré de France
SNCF :	Société nationale des chemins de fer
STIF :	Syndicat des transports en Île-de-France

9.2 Projets

CPRD77 :	Contrat de plan région-département de Seine-et-Marne
DOCP :	Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales
DUP	Déclaration d'utilité publique
MOA :	Maîtrise d'ouvrage
PDUIF :	Plan de déplacements urbain d'Île-de-France
PLU	Plan local d'urbanisme
SDIC :	Schéma directeur des itinéraires cyclables
SDRIF :	Schéma directeur de la région Île-de-France
SHON :	Surface hors œuvre nette
ZAC :	Zone d'aménagement concertée

9.3 Transports et déplacements

A :	Autoroute
BP :	Boulevard périphérique
BHNS :	Bus à haut niveau de service
GLO :	Gabarit limite d'obstacle
GPE :	Grand Paris express
HPM :	Heure de pointe du matin
HPS :	Heure de pointe du soir
MR :	Matériel roulant
M :	Métro

M/D :	Montants/descendants
O/D :	Origine/destination
Ouigo :	Offre de TGV à bas-coût assurée par la SNCF
PMR :	Personne à mobilité réduite
PF :	Plateforme
PAO :	Plateforme aéroportuaire d'Orly
PEM :	Pôle d'échanges multimodal
RER :	Réseau express régional
RD :	Route départementale
RN :	Route nationale
SMR :	Site de maintenance et de remisage
SP :	Site propre
Sta.	Stationnement
TPC :	Terre-plein central
TGV :	Train à grande vitesse
TC :	Transport en commun
TCSP :	Transport en commun en site propre
VP :	Véhicule particulier